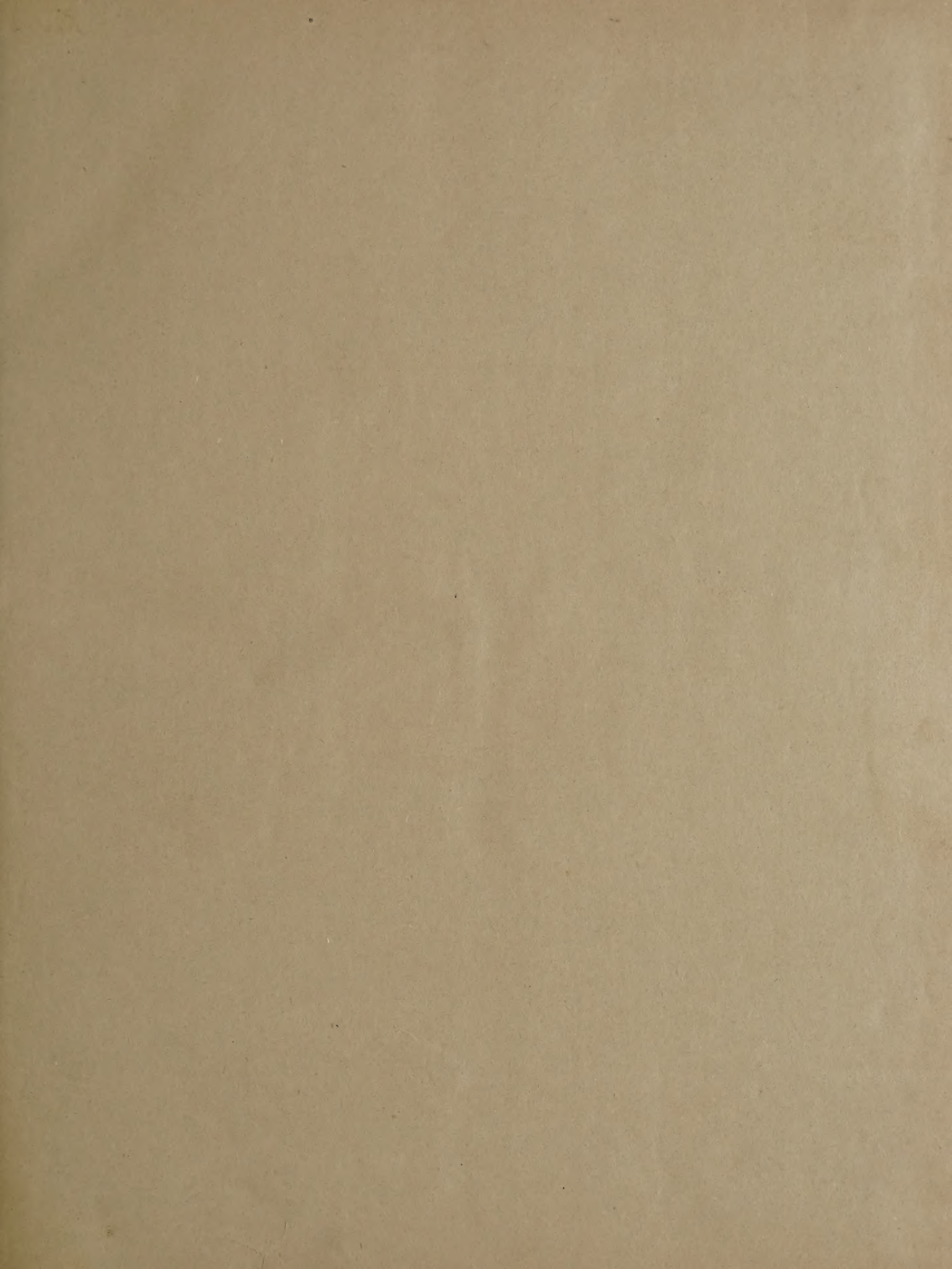
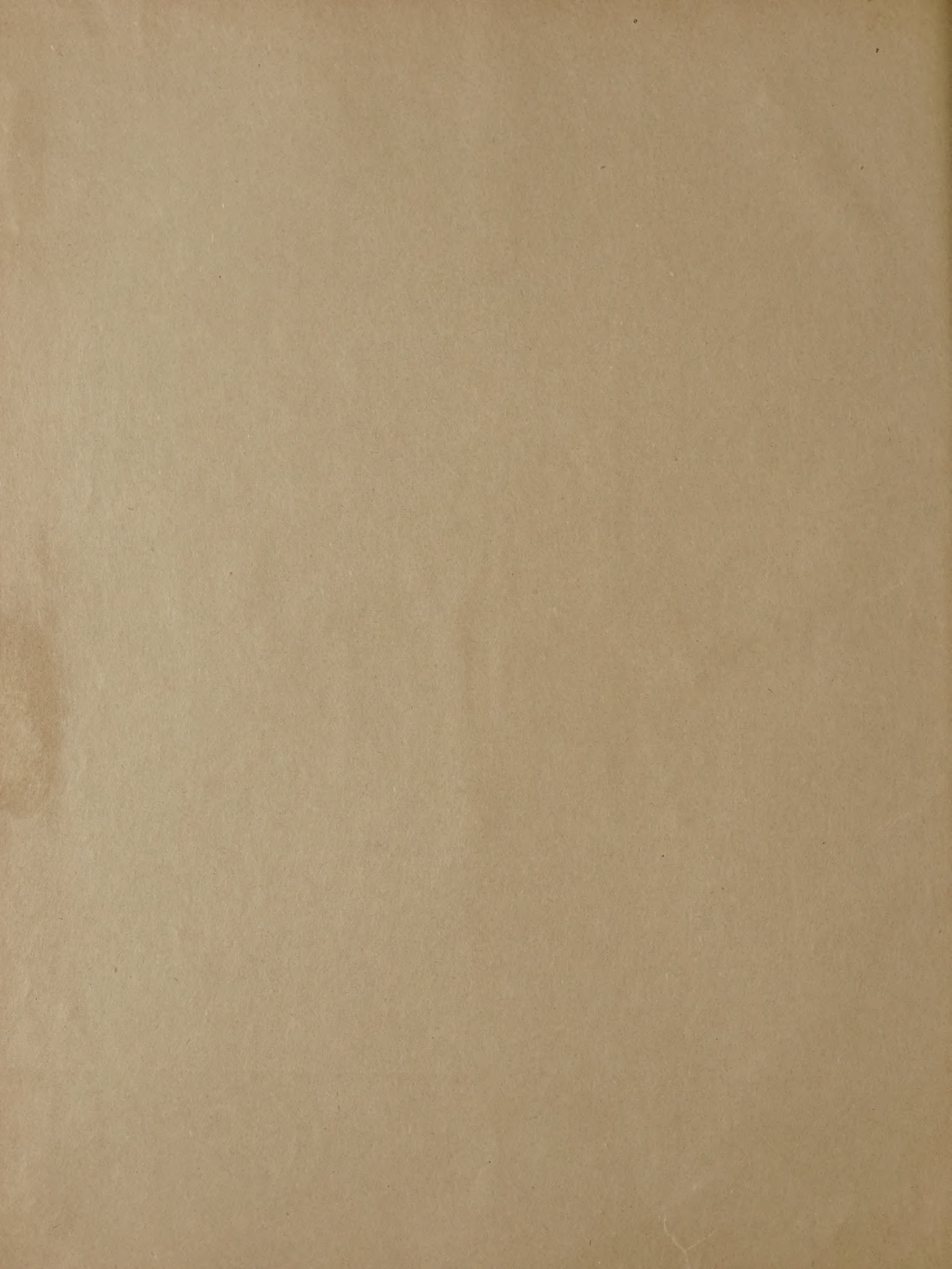






ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

1887.



BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Jahrgang 1887.

I. Allgemeines inkl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder und einzelne Bahnen: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Litteratur.

I. Allgemeines inkl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder und einzelne Bahnen.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

b) Projekte, Konzessionen und Bauten.

b) Ausland.

III. Juristisches.

Erk. d. R.-G. v. 12/1. 87, betr. Gerichtsverfassungsgesetz. Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung der Staatsbeamten. Zuständigkeit der Landgerichte. 72, 644.
Erk. d. R.-G. v. 20/5. 87, betr. konzessionirte Privateisenbahn, dieselbe ist kein öffentliches Eigenthum und dem Privatverkehr nicht entzogen. 71, 637.
Erk. d. Königl. Ungar. Kurie, betr. nachträgliche Konstatirung eines Gewichtsabganges (Präjudizialfall). 86, 742.
Erk. d. K. K. Obersten Gerichtshofes, betr. Unfall durch Scheuwerden der Pferde anlässlich eines verkehrenden Zuges. 86, 743.
Erk. d. R.-G. v. 30/4. 87, betr. Entschädigung im Falle, dass ein einzelner für das Wohl des gemeinen Wesens Rechte oder Vortheile aufopfern muss. 92, 786.
Erk. d. R.-G. v. 10/5. 87, betr. Qualität der in den Bahnkörper einer Privat-Aktiengesellschaft einverleibten Grundstücke. 93, 786.
Verlust, Begriff desselben im § 64 des Betriebsreglements. Auslegung einer gerichtlichen Entscheidung. 72, 641.

IV. Litteratur.

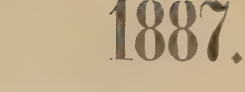
Kartenwerke.

II. Privat-Anzeigen.

No. 1. 1887.

Zeitung des Vereins





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 14.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Januar 1887.

Inhalt:

Zum neuen Jahre!

Wer mit aufmerksamem Blicke die Entwickelungsgeschichte der Menschheit durchmustert, der wird bei einigermassen gereifter Erfahrung, sowie bei genügender — in manchen Gesellschaftskreisen freilich recht oft noch auf das Schmerzlichste vermisster — Vorurtheilsfreiheit unschwer zu der Erkenntniss gelangen, dass die zahlreichen Einzelkräfte, welche sich in dem Wirken und Schaffen der sogenannten Kulturvölker bethätigen, in einem wunderbaren Zusammenhange und in einer bedeutsamen Wechselwirkung zu einander stehen. Nur derjenige, welcher sich durch eine auf das Allgemeine gerichtete, mühevolle, ernste und vertiefte geistige Arbeit zur Freiheit des Denkens und Urtheilens hindurchgerungen hat, wird im Stande sein, die Nothwendigkeit dieser Einzelkräfte zum Wohle und zur Förderung des Ganzen richtig zu verstehen, das Nützliche von dem Unnützlichen zu scheiden und mit Bewusstsein dazu beizutragen, dass dem als zweckmässig und nothwendig Erkannten die angemessene Werthschätzung zu Theil wird. Wie weit die heutige Welt jedoch von einer solchen, anscheinend durchaus selbstverständlichen Erkenntniss der Dinge noch entfernt ist, das wissen wohl diejenigen am besten zu beurtheilen, welche unter dem Drucke solcher mangelnden Objektivität stehen. Seit Darwin das Schlagwort von dem Kampfe um das Dasein in die Welt geworfen hat, ist dasselbe — ursprünglich freilich in begrenzterem Sinne gemeint — auf die verschiedenartigsten Verhältnisse treffend angewendet. Es ist nun allerdings wahr, dass der Kampf die Kräfte stählt und das Vorhandensein derselben oft überhaupt erst zum Bewusstsein bringt; aber betrübend ist es, wenn sich die Kräfte in solchen Kämpfen verbrauchen müssen, welche durch blosse Beschränktheit veranlasst und daher würdigeren Aufgaben entzogen werden.

Derartige allgemeine Betrachtungen, deren Berechtigung durch die Art des mehr oder minder erfreulichen Zusammenwirkens der bezeichneten Einzelkräfte wohl begründet sein möchte, erscheinen in dem gegenwärtigen Augenblicke nicht unangebracht. Ist es doch eine Jahrhunderte alte Sitte, mit dem Beginne eines neuen Jahres in dem mit der fortschreitenden Zeit an Lebhaftigkeit, Vielseitigkeit und Rastlosigkeit beständig zunehmenden, unablässigen Kulturkampfe eine flüchtige Ruhepause eintreten zu lassen, welche einer kurzen Ueberschau des Erreichten, einer Zusammenfassung der Wünsche und Hoffnungen für die Zukunft gewidmet wird! Das Bedürfniss einer solchen rückläufigen und gleichzeitig der Zukunft zugewendeten Betrachtung macht sich in allen Schichten der Bevölkerung geltend. Je höher indessen die „geistige Warte" des Beschauers ist (wenn es gestattet ist, sich dieses übertragenen Ausdruckes zu bedienen), um so mehr wird die Aufmerksamkeit desselben durch die grossen, bedeutsamen Gesichtspunkte gefesselt werden, welche gewissermassen als der rothe Faden in dem Labyrinthe der vielen neben einander laufenden oder auch einander durchkreuzenden einzelnen Interessen zu betrachten sind. Und wenn sich im Verein mit einer solchen hohen und weitblickenden Erkenntniss der Dinge die wünschenswerthe Machtfülle vorfindet, welche auch widerstrebende Kräfte entweder zurückzudämmen oder für die eigenen Anschauungen und Bestrebungen in geeigneter Weise nutzbar zu machen versteht, so darf man gewiss mit Vertrauen der weiteren Entwickelung der Menschheit und der, dem Wohle der letzteren dienenden Einrichtungen entgegensehen, selbst wenn zeitweise ein Fortschreiten in der Richtung nach dem Gipfel des zu erklimmenden Berges nicht unmittelbar wahrnehmbar sein sollte. Hierbei ist es eine zweifellose und in hohem Grade beruhigende Thatsache, dass wirkliche Wahrheiten, die Folgerungen einer auf richtigen Prämissen aufgebauten Logik dauernd nicht unterdrückt werden können. Die Geschicklichkeit derjenigen, welche berufen sind, an der

Vorbereitung und an der Durchführung der Kulturarbeit mit Rath und That mitzuwirken, wird jedoch insbesondere in der Wahl der richtigen Mittel zu erkennen sein, durch welche eine ruhige, stetige und planmässige Entwickelung der Verhältnisse ermöglicht werden kann. Ueber diejenigen Geister, welche in mangelhafter Erkenntniss der Bedürfnisse des Zeitalters sich denselben entgegenzustemmen versuchten, ist die Geschichte bisher aber noch jederzeit erbarmungslos zur Tagesordnung übergegangen.

Die vorstehenden Bemerkungen dürften ganz allgemein mit allen Fragen, welche die Menschheit beschäftigen, in Beziehung zu bringen sein; an dieser Stelle werden unsere Leser jedoch selbstverständlich in erster Linie den Zusammenhang derselben mit den Eisenbahn- und Verkehrsverhältnissen suchen, welche den regelmässigen Gegenstand der Betrachtung in unserer Zeitung bilden. Es darf indessen wohl jedem Einzelnen überlassen bleiben, je nach dem Umfange seiner Erfahrungen und nach seiner besonderen Stellung zu dem bezeichneten grossartigen und weitschichtigen Gebiete die Nutzanwendung auf dasselbe aus den vorstehenden Erörterungen zu ziehen, die Richtigkeit der letzteren zu prüfen oder auch dieselben erforderlichenfalls zu berichtigen, zu erweitern oder einzuschränken. Nur eine Anregung zum eigenen Nachdenken in dieser Richtung zu geben, war unsere Absicht; und wenn dieselbe erreicht werden sollte, so dürfte ein, mit Ernst und Vorbedacht, sowie im vollen Bewusstsein der gewünschten Entwickelung gepflanztes Samenkorn seinen Zweck nicht verfehlt haben.

Dass in dem gegenwärtigen Zeitalter das Eisenbahnwesen die weitgehendste Bedeutung für die Gestaltung der Verhältnisse des Einzelnen und der Allgemeinheit besitzt, ist eine Thatsache, welche neuerdings erst beweisen zu wollen nichts anderes bedeuten würde, als „Eulen nach Athen zu tragen."

Die Aufgaben, deren praktische Lösung dem Eisenbahn-Fachmanne gestellt wird, erfordern bei richtiger Erkenntniss der Verhältnisse und, wenn die letzteren einen gewissen grossartigen Massstab gewonnen haben, eine Hingebung und eine Aufopferungsfähigkeit, wie sie in höherem Grade wohl kaum von einer anderen Berufsklasse beansprucht werden dürften. Die volle Wahrheit dieser Behauptung wird bei Nichteingeweihten vielleicht keinen rechten Glauben finden; diejenigen aber, welche innerhalb des Gewirres der vielseitigsten, an eine Eisenbahnverwaltung gestellten Anforderungen stehen, werden uns bestätigen, dass nur ein hohes Mass von Begeisterung für die Sache über die geistigen und körperlichen Anstrengungen, über die zahlreichen Enttäuschungen und Unannehmlichkeiten hinwegzuhelfen vermag, welche in dem Berufsleben des Eisenbahn-Fachmannes nun einmal unvermeidlich erscheinen. Das wünschenswerthe Gegengewicht zu dieser Erkenntniss wird demselben jedoch das stolze Bewusstsein gewähren, das Beste gewollt und mit Aufwendung aller Kräfte unbeirrt gefördert zu haben. Ein starker, klarer Wille lässt sich von dem als richtig erkannten Wege nicht leicht abdrängen, und die Erfahrung lehrt, dass ein bestimmtes Festhalten an Grundsätzen und die dauernde Bethätigung derselben im praktischen Leben schliesslich doch zu Erfolgen führt, welche vorher in dem vollen Umfange nicht geahnt werden konnten.

So wollen wir denn gern hoffen und wünschen, dass auch in dem vor uns liegenden Jahre die Angehörigen des Eisenbahnwesens freudig und unentwegt, mit Selbstvertrauen und Selbstbewusstsein dazu beitragen werden, die Entwickelung der Völker zu fördern und zu verbreiten. Und wie Vieles bleibt in dieser Hinsicht noch zu thun! — Mit jedem neuen Tage treten neue Aufgaben hervor, welche je nach ihrer Eigenartigkeit eine besondere Berücksichtigung erheischen, anders in den älteren Kulturländern, welche bereits über ein mehr oder minder ausgedehntes Eisenbahnnetz verfügen, und wiederum anders in jenen fernen, vor kurzem noch für die ersteren fast sagenhaften Ländern, welche sich dem Zuge der Zeit nicht zu entziehen vermögen und neuerdings im Begriffe stehen, zum Theil sogar bereits an der Arbeit sind, dem modernsten Kulturträger die Wege zu bahnen. Handelt es sich auf der einen Seite nunmehr insbesondere um eine feinere, vertieftere Durcharbeitung, um eine „Ciselirung" der vorhandenen Einrichtungen, damit dieselben unter hinlänglicher Beachtung der allgemeinen Forderungen auch den Einzelinteressen zweckmässig angepasst werden, so steht andererseits naturgemäss die Berücksichtigung der grossen Gesichtspunkte des Weltverkehrs im Vordergrunde, und es gehört wohl schwerlich eine grosse Prophetengabe zu der Behauptung, dass uns bezüglich des letzteren in einer nicht mehr fernen Zukunft Wandlungen bevorstehen werden, von deren gewiss überraschender und gewaltiger Tragweite wir uns gegenwärtig noch keine Vorstellung zu machen vermögen.

An einem, solchen grossartigen Zielen gewidmeten Werke mitarbeiten zu dürfen, ist eine Ehre, welche manche Schattenseiten desselben reichlich aufwiegt! — Möge daher jeder, der zu der Mitarbeit auf diesem Gebiete berufen ist, Sorge tragen, dass er den ihm gestellten Aufgaben im vollen Umfange gewachsen ist, dass ihm bei der Vertiefung in das Einzelne der Blick und das Verständniss für das Ganze nicht getrübt werde oder gar verloren gehe, dass er nicht in Ueberschätzung der eigenen Leistungen, welche in dem Ganzen doch nur ein Stückwerk bilden, sich zu einer unbegründeten Minderachtung der Thätigkeit Anderer verleiten lasse, welche dem gleichen Ziele zustrebt und zur Erreichung desselben überhaupt nicht entbehrt werden kann!

K—e.

Betriebseröffnungen im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Jahre 1886.

Der Verein tritt in das neue Jahr mit einer Ausdehnung von 66 003,52 km, von denen entfallen:

auf die Deutschen Verwaltungen . . . . . . 37 891,85 km,
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen 22 937,09 „
„ „ Niederländischen und Luxemburgischen . . . . 2 675,89 „
„ „ Belgischen, Rumänischen und Russisch-Polnischen Vereinsverwaltungen . . . 2 498,69 „

Im ganzen sind demnach 1 503,37 km zum Vereinsnetz hinzugekommen, und zwar:

bei den Deutschen Verwaltungen . 769,90 km*) oder 51,2 pCt.
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen. . . . . 635,77 „ „ 42,3 „
„ „ Niederländischen und Luxemburgischen . . . 97,70 „ „ 6,5 „

Von diesen 1 503,37 km sind indessen 77,88 km bereits früher eröffnet und erst im verflossenen Jahre den Vereins-Bahnstrecken hinzugetreten. Dem Betriebe übergeben wurden nur 1 452,21 km, doch befinden sich hierunter 26,72 km schmalspurige Bahnen, deren Zurechnung beantragt und von der Kommission für das Vereinsstatut befürwortet ist.

In der ersten Hälfte des Jahres erfolgten bis zum Juni nur wenige Eröffnungen; nächst dem April, in welchem Monat überhaupt keine stattfanden, kamen die wenigsten (7,25 km oder 0,5 pCt.) im März vor. Im Juni wurden alsdann 247,94 km (17,1 pCt.) dem Betriebe übergeben; die meisten Bahneröffnungen fallen auf die letzten vier Monate, besonders den Oktober, in welchem 268,60 km (18,5 pCt.) in Betrieb genommen wurden.

Das Genauere hierüber, sowie das Verhältniss zum Vorjahre wird die hier folgende Tabelle veranschaulichen.

---

*) Es sind eigentlich 796,90 km hinzugekommen, die Differenz von 27 km fällt aber auf die 27 km lange Strecke Cleve-Nymegen, welche aus dem Betriebe der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln in den der Holländischen Eisenbahn übergegangen und demnach dort ab- und bei den Niederländischen Bahnen zuzusetzen ist.

Es entfallen von den Eröffnungen:

auf den Monat	des Jahres 1885 km	des Jahres 1885 pCt.	des Jahres 1886 km	des Jahres 1886 pCt.
Januar	192,95	15,2	32,83	2,3
Februar	—	—	40,75	2,8
März	—	—	7,25	0,5
April	30,44	2,4	—	—
Mai	49,29	3,9	81,76	5,6
Juni	142,64	11,2	247,94	17,1
Juli	272,32	21,4	87,21	6,0
August	201,68	15,9	108,51	7,5
September	15,07	1,2	181,80	12,5
Oktober	177,77	14,0	268,60	18,5
November	124,77	9,8	244,11	16,8
Dezember	64,40	5,0	151,45	10,4

Die einzelnen Bahnen haben folgende Strecken eröffnet:

I. Im Deutschen Reich:

1. Badische Staatsbahnen:

am 4. November die Strecke Schiltach-Wolfach . . 9,66 km

2. Bayerische Staatsbahnen:

am 1. August Feucht-Wendelstein . . . . 5,312 km
„ 16. Oktober Neustadt a. d. W. N.-Vohenstrauss 25,24 „
„ 16. November Landsberg-Schongau . . . . . . 28,707 „
„ 22. „ Erlangen-Gräfenberg . . . . . . 28,211 „
„ 6. Dezember Hof-Marxgrün-Steben . . . . . . 22,97 „
zusammen . . . 110,44 km

3. Braunschweigische Landeseisenbahn:

am 18. Juli die Strecken Braunschweig (Nordbahnhof)-Derneburg . . . . 44,1 km
Verbindung in Braunschweig vom Wilhelmithorbahnhof nach dem Staatsbahnhof . . . . 2,20 „
„ 17. Oktober Abzweigung Hoheweg-Wolfenbüttel 3,95 „
zusammen . . . 50,25 km

4. Deutsch-Nordischer Lloyd (Eisenbahn- und Dampfschiffs-Gesellschaft):

am 3. Juni die Linie Neustrelitz-Rostock . . . . 113,3 km
„ 1. Juli die Endstrecke Rostock-Warnemünde . 12,24 „
zusammen . . . 125,54 km

5. Reichsbahnen in Elsass-Lothringen:

am 5. Juli Mülhausen (Nord)-Mülhausen Hafenbassin 3,467 km

6. Eutin-Lübecker Eisenbahn:

am 10. Mai die Zweigbahn Gleschendorf-Ahrensböck 7,86 km

7. Güstrow-Plauer Eisenbahn:

am 5. Dezember Plau-Wendisch-Priborn . . . . . 13,27 km

8. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn:

am 1. Mai von der Harzbahn Blankenburg-Elbingerode . . . . 13,9 km
„ 1. Juni die Fortsetzung Elbingerode-Rothehütte 6,4 „
„ 15. Oktober die Reststrecke Rothehütte-Tanne . 6,8 „
zusammen . . . 27,1 km

9. Holsteinische Marschbahn:

am 1. September Heide-Lunden . . . . 16,3 km

10. Main-Neckarbahn:

am 20. Dezember die Zweigbahn Eberstadt-Pfungstadt 1,975 km

11. Von den Preussischen Staatsbahnen:

a) Königliche Eisenbahndirektion Berlin:

am 17. Juni das Anschlussgleis der Breslau-Stettiner an die Stettin-Stargarder Bahn bei Stettin . 1,562 km
„ 1. Juli die Zweigbahn Bentschen-Wollstein . . 22,7 „
zusammen . . . 24,262 km

b) Königliche Eisenbahndirektion Breslau:

am 15. September Trachenberg-Herrnstadt . . . . 24,503 km
„ 1. Oktober Loslau-Annaberg . . . . 17,85 „
„ 1. November Hundsfeld-Gross-Totschen . . . . 15,692 „
„ 1. Dezember die Strecke Gross-Totschen-Trebnitz i/Schl. . . . . 4,037 „
zusammen . . . 62,082 km

c) Königliche Eisenbahndirektion Bromberg:

am 1. August die Strecke Praust-Zuckau . . . . 29,50 km
„ 1. Oktober Simonsdorf-Tiegenhof . . . . . . 24,65 „
„ 1. November Jablonowo-Strasburg W/Pr. . . . 23,3 „
„ 1. „ Zuckau-Carthaus. . . . . 11,86 „
„ 15. Dezember Zweigbahn Garnsee-Lessen . . . 13,46 „
zusammen . . . 102,77 km

d) Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld

am 1. Februar die Strecke Aprath-Wülfrath . . . . 4,8 km
„ 1. März „ „ Lennep-Krebsöge . . . 5,4 „
„ 1. Juni „ „ Deutz B. M.-Kalk . . . . 3,5 „
„ 1. Oktober „ „ Wanne-Riemke-Präsident 8,1 „
„ 1. „ Verbindung Bochum Rh.-Blockstation Prinz von Preussen . . . . 2,13 „
„ 1. November Altenhundem-Saalhausen . . . . . 8,5 „
„ 1. Dezember Krebsöge-Dahlerau . . . . 3,9 „
zusammen . . . 36,33 km

e) Königliche Eisenbahndirektion Erfurt

am 15. Dezember Merseburg-Mücheln . . . . 16,10 km

f) Königliche Eisenbahndirektion Hannover

am 15. August Brackwede-Osnabrück . . . . 53,2 km

g) Königliche Eisenbahndirektion (linksrhein.) zu Köln

am 1. Oktober Prüm-Bleialf . . . . 18,93 km
„ 1. Dezember Ahrweiler-Altenahr . . . . 11,5 „
zusammen . . . 30,43 km

h) Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrhein.) zu Köln

am 1. März Biersdorf-Daaden . . . . 1,85 km
„ 1. Oktober Oberwesterwaldbahn Hachenburg-Westerburg-Hadamar . . . . 39,7 „
„ 15. Januar Verbindungsbahn zwischen dem Staats- und dem Crefelder Bahnhofe in Mörs . . . . 0,525 „
zusammen . . . 42,075 km

12. Sächsische Staatsbahnen:

am 1. Oktober die Schmalspurbahn Wilsdruff-Potschappel 10,9 km
„ 15. Dezember die Schmalspurbahn Wilischthal-Ehrenfriedersdorf . . . . . . 13,92 „
„ 15. „ „ Zweigbahn Oberherold-Thum . 1,9 „
(Der Antrag auf Zurechnung dieser zusammen 26,72 km langen Strecken ist von der Kommission für das Vereinsstatut befürwortet worden.)

13. Werrabahn:

am 1. Oktober Sonneberg-Lauscha . . . . 19,2 km

14. Westholsteinische Bahn:

am 1. Juni die Strecke Karolinenkoog-Tönninger Fähre 0,65 km

15. Württembergische Staatsbahnen:

am 4. November die Strecke Freudenstadt-Schiltach . 24,83 km

II. In Oesterreich-Ungarn.

1. Böhmische Nordbahn:

am 10. Februar die Lokalbahn Böhmisch-Kamnitz-Steinschönau . . . . 4,45 km
„ 15. Septbr. die Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau i/B. 4,8 „
zusammen . . . 9,25 km

2. Buschtêhrader Eisenbahn:

am 1. Oktober Unter-Graslitz-Klingenthal . . . . . 6,77 km

3. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn

von den Kolomaer Lokalbahnen:

am 1. Oktober die Strecken Kolomea-Peczenizyn-Szczepanowski . . . . 14,6 km
und Nadwornaer Vorstadt-Szeparowce-Kniazdwor 7,18 „
„ 1. November die Strecke Peczenizyn-Szczepanowski-Sloboda rungurska Kopalnia . . . . 11,13 „

von den Bukowinaer Lokalbahnen:

„ 30. November die Strecke Hliboka-Berhometh a. S. 52,84 „
und am 1. Dezember die Strecke Karapczin a. S.-Czudin . . . . 18,72 „
zusammen . . . 104,47 km

4. Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn-Gesellschaft

a) Oesterreichische Linien:

am 1. Juni Svolenoves-Smecna . . . . 10,0 km
„ 4. „ Segen-Gottes-Okrisko . . . . 51,4 „
„ 13. „ Studenetz-Gross-Meseritsch . . . . . . 22,3 „
„ 10. Juli Schwarzbach-Littau . . . . 2,5 „
„ 1. Oktober Bruck a. L.-Petronell . . . . . . 13,6 „
„ 2. Dezember Petronell-Deutsch-Altenburg . . . 4,8 „
zusammen . . . 104,6 km

b) Ungarische Linien:

am 24. September die Strecke Csata-Ipolyság . . . . 31,4 km

5. K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen:

am 20. August die Lokalbahn Wels-Aschach a. d. D. 20,5 km

6. Szamosvölgyer Eisenbahn:*)

am 3. Mai Dées-Bisztricz . . . . 60 km

*) Erst im Laufe des Jahres in den Verein aufgenommen.

7. Ungarische Staatsbahn:

am 16. Januar die Strecke Máros-Vásárhely-Szászrégen	32,3	km
„ 16. Juni Váradvelenze-Drág-Cseke	29	„
„ 4. September Zapresic-Varasd	88,6	„
Zabok-Krapina	16,2	„
„ 28. Oktober Vinkovce-Brcka	49,0	„
„ 12. Dezember Hajdú-Nánás-Bűd-Szt. Mihály	14,10	„
„ 13. „ die Lokalbahn Varasd-Csaktornya	10,8	„
zusammen	240	km

III. In den Niederlanden und in Luxemburg.

1. Prinz Heinrich-Eisenbahn:

am 27. Juni die Strecke Rodange-Luxemburgisch-Französische Grenze	1,62 km

2. Holländische Eisenbahn:

am 18. Februar die Strecke Amersfoort-Kesteren	31,50 km
„ 12. Juni den Haag-Scheveningen, Dünenstrasse	6,925 „
und Abzweigung nach Anna-Paulownastrasse	1,283 „
zusammen	39,708 km

3. Niederländische Staatsbahngesellschaft:

am 1. November Zwaluwe-Waalwyk	29,375 km

Ueber Wassergasbeleuchtung.

Ueber die Verwendbarkeit des Wassergases zu Heizungs- und Beleuchtungszwecken ist in dieser Zeitung (No. 32 vom 25. April 1885) eine auch in andere Blätter, z. B. Glaser's Annalen, übergegangene Besprechung veröffentlicht, welche geeignet war, bezüglich der Einführung dieses Leuchtstoffes für Eisenbahnzwecke die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise zu erregen.

Wenn auch in den meisten Fällen weder die Billigkeit der baulichen Anlage, noch die der Gaserzeugung selbst in dem Masse zu erreichen sein wird, wie dies dargestellt wurde, so wird immerhin eine ganz beträchtliche Ersparniss gegen die Beleuchtungskosten bei Kohlen- oder Fettgas zu erzielen sein, und möchte es wohl nur einer die ganz sichere Funktionirung garantirenden Vervollkommnung bedürfen, zu welcher in erster Reihe die Schaffung widerstandsfähiger und billiger Glühkörper gehört, um der neuen Beleuchtung allgemeineren Eingang zu verschaffen.

Dass die Haltbarkeit der Glühkörper eine Hauptrolle spielen wird, beweisen die leuchtenden Gewebe für das Auer'sche Gasglühlicht, deren geringe Konsistenz nach der eingetretenen Verkohlung, welche letztere die Glühfähigkeit derselben bedingt, einer ausgedehnteren Anwendung dieser so viel versprechenden Erfindung überall da hemmend entgegenwirkt, wo die Brenner nicht unbedingt vor jeder Erschütterung geschützt sind. Das Gleiche wird annähernd bei den zur Wassergasbeleuchtung erforderlichen Glühkörpern der Fall sein, und wenn den „Magnesiakämmen“, welche für diesen Zweck verwendet werden, der im Schmelztiegel eingetretenen Sinterung zu porzellanähnlicher Masse wegen, im kalten Zustande eine gewisse Festigkeit innewohnt, so wird dieselbe durch den Weissglühprozess derart beeinträchtigt werden, dass eine Verwendung bei starken Erschütterungen der Brenner, wie solche bei der Weichen- und Waggonbeleuchtung ganz unvermeidlich sind, nicht gut denkbar erscheint.

Neuerdings ist aber noch ein anderer Umstand zur Sprache gebracht, welcher vor Einführung der Wassergasbeleuchtung die sorgfältigste Erwägung erheischt.

Dingler's „Polytechnisches Journal“ bringt im Band 262, Heft 4 des Jahrganges 1886, auf Seite 180 u. ff. einen beachtenswerthen Artikel über die Bewegung des Leuchtgases im Erdboden in der Richtung geheizter Wohnräume.

Von der Ansicht ausgehend, dass geheizte Wohnräume wie Saugkamine auf die Bodenluft wirken, und gestützt auf die Thatsache, dass das Vorhandensein von Leuchtgas in solchen Räumen festgestellt ist, welche mit Rohrleitungen in durchaus keiner Verbindung stehen, dass endlich die Zahl der vorkommenden Vergiftungsfälle durch Leuchtgas sich im Winter erheblich steigert, was zum Theil auf das in dieser Jahreszeit vermehrte Eintreten von Rohrbrüchen zurückzuführen sein mag, hat Max Pettenkofer in München Veranlassung genommen, „Versuche über die Bedingungen der Bodenluftströmung und verschiedener ihr zufällig beigemischter Gase in der Richtung geheizter Wohnräume“ vornehmen zu lassen. Diese Versuche hat A. Sudakoff zur Ausführung gebracht und darüber im „Archiv für Hygiene“, Jahrgang 1886 Band 5 Seite 166, eingehend berichtet. Im wesentlichen wurde, wie nachstehend beschrieben, verfahren. In genügender Entfernung von einander und von den vorhandenen Gasleitungen wurden Hohlcylinder ungefähr je 1 m tief in den Erdboden eingeführt. Die in diesen Cylindern enthaltene Luft wurde sowohl bei ursprünglicher Temperatur als nach ihrer durch eingebrachte Petroleumlampen längere Zeit hindurch bewirkten Erwärmung auf Gasgehalt untersucht. Es fand sich dabei nicht nur, dass in der Luft der erhitzten Cylinder eine nicht unbeträchtlich grössere Gasmenge vorhanden war, sondern auch, dass nach Herausnehmen des Wärmeentwicklers aus dem einen Hohlcylinder und Einstellen desselben in ein zweites in gehöriger Entfernung im Erdboden befindliches gleiches Gefäss, das in der erkalteten Luft des ersten Cylinders befindlich gewesene Gas zum grössten Theil entwichen war, aber in der warmen Luft des zweiten Hohlcylinders nunmehr nachgewiesen werden konnte.

Wenn so die Pettenkofer'sche Annahme, dass das im Winter im Erdboden in grosser Menge sich ansammelnde Leuchtgas von geheizten Räumen, also auch Wohnungen, leicht angesaugt wird, durch die Ergebnisse der Sudakoff'schen Untersuchungen ihre Bestätigung findet, so muss folgerichtig hierin eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die öffentliche Gesundheit gefunden werden. Sudakoff kommt infolge dessen zu dem Schlusse, es sei möglichst die Beseitigung der Gasbeleuchtung überhaupt anzustreben und dieselbe durch elektrisches Licht zu ersetzen. Es enthalte Leuchtgas aus Englischer Kohle 3 bis 6, aus festländischer bis 10 pCt. Kohlenoxyd, so dass schon eine Beimischung von 2 pCt Leuchtgas zur atmosphärischen Luft schädlich wirke. Ganz zu verwerfen aber sei das Wassergas. In demselben finde sich 30 pCt. Kohlenoxyd — im ungereinigten Zustande hat es sogar 40 pCt. — und müsse deshalb eine 2 pCt. Wassergasmischung mit der atmosphärischen Luft, das ist gleichbedeutend mit einem Gehalt von 0,5 pCt. reinem Kohlenoxyd, geradezu tödtlich sein.

Vorstehende Mittheilung erscheint allerdings geeignet, gegen die Verwendung des Wassergases zu Beleuchtungszwecken und die damit verbundene Rohrnetzanlage die schwersten Bedenken hervorzurufen. Es wird demnach der gewissenhaftesten Prüfung vom hygienischen Standpunkte aus bedürfen, ehe an eine allgemeinere Einführung der Wassergasbeleuchtung gedacht werden kann, selbst wenn die jetzt noch vorhandenen Mängel der Lichterzeugung beseitigt werden können. Ebenso wird der bei dem Verbrennungsprozess entstehende hohe Hitzegrad, welcher das Wassergas als Heizstoff so vorzüglich geeignet erscheinen lässt, die Verwendung desselben für Innenbeleuchtung wesentlich erschweren. Kr.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Statut. Das in Gemässheit des bindend gewordenen Beschlusses zu No. VII der Tagesordnung der vorjährigen (Stuttgarter) Generalversammlung herausgegebene Vereins-Statut — dessen Gültigkeit mit dem 1. d. Mts. beginnt — ist von der geschäftsführenden Direktion an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden. Durch dasselbe werden das im Jahre 1883 ausgegebene Vereins-Statut nebst Anhängen und das bisherige Statut der Prämiirungskommission aufgehoben.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Da die beabsichtigte Neuausgabe des Adressenverzeichnisses erst etwa nach Monatsfrist möglich sein wird, hat die geschäftsführende Direktion zu dem jetzigen Verzeichniss den X. Nachtrag ausgegeben.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu diesem Verzeichnisse hat die geschäftsführende Direktion einen dem X. Nachtrage zum Adressenverzeichnisse entsprechenden IX. Nachtrag ausgegeben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 20. Dezember 1886 dem allgemeinen Verkehre übergebene, von dem Grossherzoglich Hessischen Staate erbaute und von der Main-Neckarbahn betriebene, 1,975 km lange Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt ist nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5644 vom 27. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut; Begleitschreiben zu dem Protokolle der am 16. v. Mts. in Dresden abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 5662 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 5667 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 5702 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe des neuen Vereins-Statuts (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 5716 vom 30. v. Mts. an die Mitglieder der Subkommission für die Revision des Vereins-Wagenregulativs und an diejenigen der Subkommission für die Revision der technischen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs, betreffend Revision der technischen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 5718 vom 29. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs; Begleitschreiben zu dem Protokolle der am 17/18. v. Mts. in Berlin abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 5721 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagen-Verwaltungen und das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 30. November 1886.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Claus.

Der Vorsitzende gibt einen Rückblick auf die Thätigkeit des Vereins in dem mit dieser Versammlung abschliessenden Vereinsjahre, woraus folgendes hervorzuheben ist. Es wurden 9 regelmässige Versammlungen abgehalten, welche durchschnittlich von je 70 Mitgliedern und 3 Gästen besucht und in welchen 21 Vorträge gehalten wurden. Ausserdem wurden vom Vorstande 6, von der litterarischen Kommission 11 und von der Exkursionskommission 2 Sitzungen abgehalten. Unter reger Betheiligung der Mitglieder fanden 3 Exkursionen statt und zwar eine zur Besichtigung der Dampfstrassenbahn vom Zoologischen Garten in Berlin nach dem Grunewald, eine zur Besichtigung des Brückenbaues über die Havel bei Potsdam und eine zur Besichtigung der Wasserwerke bei Tegel. Die Zahl der Vereinsmitglieder beträgt zur Zeit 396 gegen 392 am 1. Januar 1886. Neu aufgenommen wurden 16 Mitglieder.

Als korrespondirendes Mitglied des Vereins wurde Herr Professor Dr. W. Dietrich in Stuttgart aufgenommen.

Das Ergebniss der Neuwahl des Vorstandes für 1887 ist die Wiederwahl der seitherigen Vorstandsmitglieder und zwar sind gewählt: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert als Vorsitzender, Herr Generalmajor Golz als Stellvertreter des Vorsitzenden, Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Claus als Schriftführer, Herr Regierungsbaumeister Bassel als Stellvertreter des Schriftführers, Herr Verlagsbuchhändler W. Ernst als Kassenführer, Herr Regierungs- und Baurath Mellin als Stellvertreter des Kassenführers.

Der Verein beschloss, für das Jahr 1887 eine Preisaufgabe zu stellen und als Preis für die beste eingehende Lösung den Betrag von 500 *M.* auszusetzen.*)

Herr Regierungsbaumeister Donath sprach unter Bezugnahme auf ausgestellte Zeichnungen über die Pilatusbahn. Die neue, von einer Gesellschaft Züricher Industriellen geplante und gegenwärtig bereits in der Ausführung begriffene Zahnradbahn auf den Pilatus bei Luzern wird in Alpnach unmittelbar am Seeufer beginnen und eine Länge von 4,45 km haben; die erstiegene Höhe beträgt 1 634 m. Da man wegen der unmittelbaren Nähe des Rigi nur auf einen mässigen Fremdenbesuch bei der neuen Bahn rechnen konnte — etwa auf 30 000 Personen im Jahr — so handelte es sich vor allem darum, die Anlagekosten möglichst niedrig zu bemessen. Zu diesem Zweck ist nicht nur die Spurweite der Bahn schmäler und die Kurven enger genommen als beim Rigi, sondern es ist der Bahn auch eine weit steilere Steigung gegeben worden, als dort der Fall ist; während nämlich bei der Rigibahn die grösste vorkommende Steigung 1 : 4, die mittlere Steigung 1 : 5 ist, wird die neue Bahn eine Maximalsteigung von nicht weniger als 48 pCt. (also beinahe wie 1 : 2) und eine Durchschnittssteigung von 40 pCt. = 1 : $2^1/_2$ haben. Es wird daher die Pilatusbahn Steigungsverhältnisse aufweisen, wie sie bisher bei Zahnradbahnen nicht angewandt sind und nur bei Drahtseilbahnen vorkamen. Um nun trotzdem für den Betrieb eine vollkommene Sicherheit zu erreichen, ist für das Zahnradwerk eine eigenthümliche Anordnung gewählt; es greift nämlich nicht, wie beim Rigi, das Zahnrad von oben in die Zahnstange ein, sondern es ist die letztere an beiden Seiten mit vertikalen Zähnen versehen, in welche zwei horizontal gelagerte, die Zahnstange umfassende und zur grösseren Sicherheit noch mit Leitrollen versehene Zahnräder eingreifen; auf diese Weise ist der Zahneingriff in vollkommenster Weise gesichert und der Betrieb trotz der grösseren Steigung gefahrloser als dies beim Rigi der Fall ist. Eine fernere Eigenthümlichkeit der neuen Bahn ist, dass Maschine und Wagen, um an Gewicht zu sparen, in einem Fahrzeug vereinigt sind; dieser Dampfwagen enthält unten den Dampfmotor, dessen Kessel normal zur Bahnaxe gestellt ist, während in dem oberen, terrassenförmig angeordneten Theile Plätze für 32 Personen vorhanden sind. Besondere Sorgfalt ist der Konstruktion der Bremsen zugewandt, von denen der Wagen drei von einander unabhängig wirkende besitzt, zu denen als vierte noch eine selbstthätige Bremse kommt, welche von selbst zur Wirkung gelangt, sobald die Geschwindigkeit des abwärtsgehenden Wagens die normale überschreitet; als solche ist aber eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 1 m pro Sekunde, also ungefähr diejenige eines Fussgängers, festgesetzt. Als Vollendungstermin der Bahn, deren Kosten auf $1^1/_2$ Millionen Mark veranschlagt sind, ist der 15. Juni 1889 in Aussicht genommen; am 5. Oktober d. J. haben auf einer kurzen, bereits fertiggestellten Probestrecke schon Probefahrten vor einer Kommission von Sachverständigen stattgefunden, bei welchen sich das neue System durchaus bewährt haben soll.

*) Das betreffende Preisausschreiben theilen wir an anderer Stelle (siehe S. 8) mit. D. Red.

Russische Korrespondenz.

Etat für den Bau der Eisenbahnen und Häfen in 1887.

Der Reichsrath bestimmte im Anfang v. J. dass vom Jahre 1887 ab zum Bau der in Angriff genommenen und definitiv bestätigten Eisenbahnen, zum Ankauf von Eisenbahnen sowie für Hafenbauten eine nicht zu überschreitende Gesammtsumme von 50 Millionen Rubel in das jährliche Budget der ausserordentlichen Ausgaben im Ministerium der Wegekommunikationen aufgenommen werden solle. Das betreffende Ministerium soll von dieser Summe auch die Ausgaben zur Erhaltung respektive Verbesserung der bestehenden Staats- und der Privatbahnen mit Staatsgarantie bestreiten.

Zur Ausführung dieser Bestimmung wurde beim Ministerium der Wegekommunikationen eine besondere Kommission aus Vertretern des Finanzministeriums und der Reichskontrole bestellt, welche jetzt folgende Entschlüsse gefasst hat:

1. Bei der Gesammtsumme der Ausgaben, welche nicht überschritten werden darf, sind die Betriebsausgaben nicht mit in Anschlag zu bringen.

2. Für Hafenbauten sollen im ganzen nur 6 Millionen Rubel verwendet werden, von welchen auf die schon angefangenen Arbeiten 4 315 000 R. und auf Ausgaben zum Ausbau neuer Hafenanlagen 1 714 000 R. fallen.

In Betreff der Reihenfolge der Hafenbauten ist bestimmt, dass zunächst der Jaltasche Hafen ausgeführt werden soll, da an Allerhöchster Stelle auf die Nothwendigkeit dieses Hafens hingewiesen worden ist; dann soll zum Ausbau des Archangelschen, des Taganrogschen, Kertschensken, Berdjänschen, Feodosischen und Sudakschen (am Don gelegenen) Hafens geschritten werden. Hinsichtlich der von dem Reichsrathe bestimmten Maximalsumme von 50 Millionen, welche jährlich das Ministerium der Wegekommunikationen zu verwenden hat, bestimmte die Kommission: a) zur Fortsetzung der Arbeiten auf den in Bau begriffenen Eisenbahnen 23 469 300 R.; b) zur Vorbereitung für die Betriebsübernahme von Eisenbahnen (Russischer Fabriken) 9 276 800 R.; c) zur Erhaltung resp. Verbesserung von Privat- und Regierungseisenbahnen 3 133 000 R.; d) zum Ausbau der Hafenanlagen 6 047 000 R.; e) zum Ankauf der Uralschen und anderer Eisenbahnen 4 000 000 R.; f) zu verschiedenen unvorhergesehenen Ausgaben 1 810 000 R. — Innerhalb der Grenzen der oben angeführten Gesammtsummen wird dem Ministerium der Wegekommunikationen in Betreff des Baues neuer Eisenbahnen und Hafenanlagen Ordre gegeben.

Neue Eisenbahnbauten.

Wie der Petersburger „Deutsche Herold" hört, verlangt das Wegekommunikationsministerium zur Fortsetzung der im Bau begriffenen Eisenbahnen bei der Regierung nachstehende Summen: Für die Ufa-Slatoust Eisenbahn 3 500 000 R.; für die Samara-Ufa Eisenbahn 7 000 000 R.; für die Romny-Krementschug 750 000 R.; für die Pleskau-Riga Eisenbahn 6 500 000 R.; für die Rshew-Wjäsmaer Eisenbahn 2 200 000 R.; zur Umgehung des Suramspasses auf der Poti-Tifliser Eisenbahn und zur Herstellung des Tunnels 2 500 000 R.; der Eisenbahn Homel-Brjänsk 1 500 000 R. und für die Eisenbahn Sjedlez-Merkinsk in Polen 65 000 R. Im ganzen somit über 24 000 000 R. Ausserdem werden noch zur Anschaffung neuen Eisenbahnmaterials dieser und anderer Regierungsbahnen folgende Kredite beansprucht: für die Polässje Eisenbahnen 300 000 R.; Samara-Ufa Eisenbahn 700 000 R.; Ufa-Slatoust Eisenbahn 450 000 R.; für die

Eisenbahn Pleskau-Riga 1 000 000 R.; für die Eisenbahn Rshew-Wjäsma 1 700 000 R.; im ganzen also 3 453 000 R.

Keine neuen Eisenbahnen.

Wie aus St. Petersburg der Russischen „Moskauer Ztg." geschrieben wird, hat das Ministerkomitee beschlossen, im Jahre 1887 keine neuen Eisenbahnen mehr zu bauen!

Tiflis-Wladikawkaser Eisenbahn.

Der seit vielen Jahren geplante Ausbau der Eisenbahn zwischen Tiflis und Wladiskawkas ist wieder angeregt worden. Von einem der Russischen Eisenbahnunternehmer ist nämlich vor kurzem dem Ministerium der Wegekommunikationen ein Projekt vorgelegt worden, wonach die Kosten dieser Eisenbahn nicht mehr als 58 000 000 R. betragen sollen. Eine recht hübsche Summe!

Der 26. Kongress der Russischen Eisenbahnen

war am 15. November in Petersburg zusammengetreten. In die ständige Tarifkommission wurden die Präsidenten folgender Eisenbahnen gewählt: von den Regierungseisenbahnen — M. Borissogolebski, von der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft — L. Perl, E. Nikitin und E. Essen, von der Eisenbahn Moskau-Brest — S. Swjätski, von der Eisenbahn Libau-Romny — S. Sauer und von den Südwesteisenbahnen — Malyschew. Der langjährige treffliche Leiter der Kongresse F. Feldmann wurde aufs neue zu diesem Posten erwählt. Die Geheimräthe Gerngross und Polowzew wurden auch für das Jahr 1887 zu Vertretern des allgemeinen Kongresses im Eisenbahnkonseil gewählt.

Wie die Russische „St. Petersburger Zeitung" berichtet, waren im ganzen 42 Vertreter verschiedener Eisenbahnen erschienen. Hauptgegenstand der Berathungen war die Erzielung eines Uebereinkommens in Bezug auf die Einrichtung des direkten Verkehrs resp. Anschlusses. Eine solche Einigung wurde dann auch im grossen und ganzen erzielt; nur drei Bahnen, darunter die Eisenbahn Kursk-Kiew widersetzten sich dem Uebereinkommen; doch sollen sie durch die an sie anschliessenden Eisenbahnen gezwungen werden, demselben beizutreten. Nachdem die Mitglieder des Kongresses ihre Arbeiten beendet hatten, fand ein opulentes Diner statt, welches zu Ehren der Hauptleiter des Kongresses, der Herren Polonzew und Gerngross, arrangirt worden war.

Die Dorpat-Rigaer Eisenbahn.

Bei der Ausführung dieser Bahn bereitet das Terrain unerwartete Schwierigkeiten. Die alte Landstrasse, wie sie schon vor der Deutschen Einwanderung in Livland sich durch die damals endlosen Wälder, Sümpfe und Moräste hindurchgewunden hat, zeigt noch gegenwärtig, ungeachtet so mancher im Laufe der Jahrhunderte ausgeführten Rektifikationen, auf grossen Strecken so bedeutende Höhenunterschiede und Windungen, Mangel an festem Boden etc., dass dieselbe für den Eisenbahnbau, wenigstens von Dorpat bis Walk, nicht zu benutzen war. Der Eisenbahndamm hat daher seine Richtung östlich von der Landstrasse genommen, um dann von Walk stellenweise die Strasse bis Wolmar und von da theilweise den vor mehreren Jahren angelegten neuen Weg nach Wenden zu benutzen, dann aber sich der Pleskauschen Chaussee anzuschliessen, soweit diese die kürzeste Verbindungslinie mit Riga herstellt.

Abgesehen von den grösseren Eisenbahnbrücken, die in der Gegend von Neuermühlen bei Riga, über die Aa bei Wolmar, und über das sehr breite und tiefe Thal der Einbruchsanfänge bei Teilitz erbaut werden müssen, hat sich bereits auch für andere Stellen, die anfänglich eine Ueberbrückung gar nicht zu erfordern schienen, die Nothwendigkeit eines solchen Baues für den Schienenstrang herausgestellt; z. B. eine Ueberbrückung des Seddebachs bei der Poststation Gulben. An einer anderen Stelle zwischen Dorpat und Walk ist ein mit grossem Aufwand von Arbeit und Mühe hergestellter Damm über einen Morast, der scheinbar durch Aufschüttungen gefüllt werden konnte, eines Tages plötzlich in die Tiefe förmlich verschwunden. Die Untersuchung des Bodens hat erwiesen, dass hier eine ziemlich dicke Erdschicht einen allmählich versumpfenden See blos verdeckte, welcher noch nicht ausgefüllt war. Selbst auf Stellen, die völlig eben erscheinen, wie namentlich die Gegend des künftigen Walkschen Bahnhofes, östlich von der Stadt, müssen, nach den ausgeführten Nivellirungen nicht blos bedeutende Aufschüttungen, sondern unweit davon wieder Abgrabungen bis auf durchschnittlich einen Faden vorgenommen werden. In nächster Nähe von Dorpat, auf der Strecke zum Gasthofe Novum (weisses Ross) wird die Landstrasse auf einer hohen Brücke überschritten, welche den unbehinderten Verkehr von Fahrzeugen und Fussgängern auf der Landstrasse ermöglicht. Zu diesem Zweck ist die Landstrasse in einer Länge von etwa einer halben Werst durch Abgraben niedriger gelegt worden.

Diese und so manche andere, bisher theils gar nicht, theils nur unvollständig in Rechnung gezogenen Schwierigkeiten, die sich erst bei dem Bau der Eisenbahn herausstellen, werden kaum die Kosten derselben unter 60 000 R. für die Werst herabsinken lassen, — im Gegensatz zu den früheren, oft vernommenen Behauptungen von der für eine Eisenbahn so äusserst günstigen Bodenbeschaffenheit Livlands. Die grosse, zu billigen Lohnsätzen beschäftigt gewesene Masse Russischer Arbeiter, die sich im Anfang des Sommers aus den südlichen Gouvernements zum Bau der Bahn bei uns eingefunden hatte, ist fast insgesammt wieder verschwunden, verdrängt durch Letten und Esten, welche zugleich die unentbehrlichen Fuhrwerke stellen konnten, während die fremden Arbeiter sich manche Ausschreitungen zu Schulden kommen liessen, welche eine strengere polizeiliche Aufsicht nöthig machten. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass manche Unternehmer, welche bestimmte Arbeiten in Akkord übernehmen und gegen Tagelohn ausführen lassen, den Russen im allgemeinen grössere Ausdauer, Rührigkeit und Intelligenz nachrühmen als deren Nachfolgern. Der Tagelohn für den Arbeiter variirt zwischen 70 bis 120 Kop.

Ein neues Werk über Eisenbahntarifwesen.

Das vor kurzem erschienene Werk von Ulrich*) über Eisenbahntarifwesen im allgemeinen ist ein Plaidoyer für die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Es kann nicht unsere Aufgabe sein, das verdienstvolle Werk an dieser Stelle eingehend zu besprechen, da solches technische Erörterungen verlangen würde.**)

Es soll nur der Inhalt desselben kurz angegeben werden; das Buch zerfällt in 2 Abschnitte, von denen der erste die Theorie des Eisenbahntarifwesens nach seiner privatwirthschaftlichen und gemeinwirthschaftlichen Gestaltung, der zweite Theil die positive Gestaltung dieses Tarifwesens in Deutschland, Oesterreich u. s. w. behandelt. Das grösste Interesse, zumal bei uns in Russland, wo die Frage nach der Tarifgestaltung im Eisenbahnwesen grosse Bedeutung gewonnen hat und in der unter Vorsitz des Staatssekretärs von Huebbenet am 3. Juni 1883 Allerhöchst eingesetzten Tarifkommission staatlicherseits einer Prüfung unterworfen worden ist, wird vorzugsweise der erste Abschnitt in Anspruch nehmen, welcher nach eingehender und überaus klarer Erörterung der technischen Vorbegriffe und nach einer historischen Darstellung der durch die Natur der Privatbahnen vorgezeichneten Gestaltung des Tarifwesens auf verhältnissmässig geringem Raum die volkswirthschaftlichen Resultate desselben darstellt und zum Schluss die allgemeine wirthschaftliche Gestaltung des Tarifwesens auf Staatsbahnen einer eingehenden Erörterung unterwirft. Herr Ulrich ist ein Anhänger des Professors Wagner in Berlin, was nicht blos aus dem von ihm adoptirten wirthschaftlichen System, sondern auch aus seinem Stil erhellt.

Eisenbahnjubiläen.

Im Januar 1887 soll in Warschau das 30 jährige Jubiläum der Warschau-Bromberger Eisenbahn festlich begangen werden. Am 6. Januar 1887 werden auch 30 Jahre seit dem Bestehen der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft verflossen sein.

Von der Baltischen Eisenbahn.

Ueber die am 12. November l. J. abgehaltene Generalversammlung der Baltischen Eisenbahngesellschaft ist dem offiziellen Protokoll zu entnehmen, dass dieselbe das Budget für das künftige Jahr 1887 in der Weise genehmigte, dass die Einnahmen zu 4 185 864 R., die Ausgaben zu 3 648 106 R. und der Reingewinn zu 537 758 R. veranschlagt wurde. Auch gestattete die Generalversammlung dem Verwaltungsrathe, unter die Beamten der Baltischen Bahn 30 000 R. aus den Ersparnissen des Budgets vom Jahre 1887 als Gratifikation zu vertheilen.

Eine wichtige Frage für die Eisenbahngesellschaften in Finnland.

Die Frage über ein Konzessions- und Ingrossationsgesetz für Privat-Eisenbahngesellschaften, welche bereits seit dem Jahre 1872 auf der Tagesordnung der Finnländischen Landtage gestanden hat, scheint nun endlich günstig erledigt werden zu sollen. Die Konzessionsbedingungen, welche ein administratives Konzessionsgesetz von 1877 eingeführt hat, sind bis jetzt sehr harte — die Privatbahnen können allen möglichen Besteuerungen unterzogen werden — wenn auch der Staat zu deren Bau keinen Beitrag gegeben hat, fallen sie nach einer bestimmten Zeit dem Staate heim. Die Post müssen sie ohne Entschädigung befördern, Gefangene und Militärs zu ¼ des Passagier-

*) Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwickelung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England dargestellt von F. Ulrich, Regierungsrath, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld. Verlag von J. Guttentag in Berlin und Leipzig, 1886.

**) Eine eingehende Besprechung ist von anderer Seite in Aussicht gestellt worden. D. Red.

preises. Die Tarife dürfen ohne Einwilligung der Regierung nicht höher gestellt werden als auf den Kronseisenbahnen. Alle Verhandlungen zwischen der Krone und den Ständen hatten bis jetzt nicht zur Vereinbarung eines neuen Konzessionsgesetzes geführt. Bei der letzten Ständeversammlung ist die Frage wieder angeregt worden. Eine Petition der Stände um Bewilligung von neuen Konzessionsbestimmungen für Anlage von Eisenbahnen und eines Ingrossationsgesetzes ist vom Senat dahin beschieden worden, dass die Vorlage einer Proposition sowohl in Betreff eines Konzessionsgesetzes, als auch Ingrossationsgesetzes für Privateisenbahnen dem nächsten Landtage der Ständeversammlung vorgelegt werden soll.

Eröffnung der Eisenbahnstrecke Merw-Tschardjui.

Der Russische „Regierungsbote" und der Russische „Invalide" veröffentlichen nachstehendes Telegramm des Generals Komarow an den Kaiserlich Russischen Kriegsminister, wonach die Eisenbahnstrecke Merw-Tschardjui am 30. November eröffnet worden ist.

„Heute, am 30. November, sind fünf Züge, die gestern aus Merw abgegangen waren, in Tschardjui eingetroffen. Seitens der Bucharischen Behörden fand der freudigste Empfang statt. Zu Ehren der angekommenen Gäste wird in dem ausserhalb der Stadt belegenen Hause des Emirs ein Ball veranstaltet werden."

Die Feier endigte nach der Russischen Zeitung „Birschewija Wedomosti" in Tschardsjui mit dem von Stapel lassen zweier Kriegskutter auf dem Amu-Darja, des „Peter" und des „Alexander". Diese Schiffe werden bis Petro-Alexandrowsk und Kerif laufen, um die Anfuhr der Chiwaschen und Bucharischen Güter zur neuen Eisenbahn zu vermitteln. Der Haupterbauer der Bahn ist ein Ingenieur der Wegekommunikationen.

Bau von Eisenbahnwagen in Russland.

In der Russisch-Baltischen Waggonfabrik in Riga wurde vor kurzem der 10 000. Eisenbahnwagen fertig gestellt. Das „Rig. Tagebl." theilt über die genannte Fabrik folgendes mit: Die Fabrik wurde in den Jahren 1869/70 von der Firma Van der Zypen & Charlier in Deutz bei Köln auf einem an der Riga-Dünaburger Eisenbahn belegenen Grundstück erbaut und ging im Jahre 1874 auf die mit einem Kapital von 1 000 000 R. gegründete Aktiengesellschaft der Russisch Baltischen Waggonfabrik über. Dieselbe umfasst heute 30 Gebäude, welche etwa 3 721 □-Faden des rund 15 000 □-Faden grossen Fabrikgrundes bedecken. In den drei vorhandenen Montirschuppen können gleichzeitig 200 Waggons aufgestellt werden; die ausserdem im Freien vorhandenen Gleise reichen zur Aufstellung von weiteren 400 Waggons aus. Die jährliche Leistungsfähigkeit der Fabrik bemisst sich auf etwa 3 000 Güterwagen oder 2 400 Güterwagen und 300 Personenwagen, wobei ausser dem Beamtenpersonale von 1 Generaldirektor, 2 Direktoren und 14 sonstigen Beamten, 11 Meister mit einer Belegschaft von 1 200 bis 1 300 Mann beschäftigt werden können. Die augenblickliche Belegschaft umfasst gegen 800 Mann. Neben dem Bau von Waggons betreibt die Fabrik die Herstellung von Fahrzeugen für die Artillerieverwaltung, sowie von besonderen Transportmitteln für Spiritus, Milch u. s. w. Der 10 000. Waggon ist ein für die Polessje-Eisenbahn bestimmter Direktionswagen.

Eine Konkurrenz Frankreichs gegen die Gotthardlinie.

In Frankreich beschäftigt man sich viel mit der beträchtlichen Einbusse, welche die Gotthardlinie dem Transitverkehr zwischen Nordsee und Mittelmeer verursacht hat, der vordem die Französischen Eisenbahnen benutzte, seither aber grossentheils von Antwerpen über Belgien, Elsass-Lothringen und die Schweiz nach Genua läuft. Ueber diesen Gegenstand hat ein Herr Théry einen bemerkenswerthen Bericht an den Handelsminister gesandt, in welchem bemerkt wird, dass die Französischen Tarife höher seien als die über den St. Gotthard; erstere forderten einen mittleren Preis von 3,095 Frcs. für die Tonne, während letztere bis auf 0,044 Frcs. zurückgingen, auch sei die Entfernung von Genua-Antwerpen geringer als die von Antwerpen nach Marseille. Théry schliesst mit dem Vorschlage des unverzüglichen Baues einer direkten Linie ab Dijon nach Belgien, welche über Bar sur Aube, Couvin und Chimay gehen müsste; in Belgien würde diese Linie keinem Widerstand begegnen, weil Antwerpen Ausgangspunkt derselben bleiben würde, die um 110 km kürzere Linie müsste aber den Transitverkehr aus England, Holland und den am Rhein belegenen Gebietstheilen nach dem Mittelmeer von Genua abziehen und auf Marseille hinführen. Auch andere Projekte wurden vorgeschlagen und lebhaft unterstützt, welche indessen dem Antwerpener Handel Schaden zufügen würden, indem sie Dünkirchen als Ausgangspunkt einer direkten Verbindung dieses Hafens mit Marseille annehmen; dies würde durch eine 150 km lange Bahn Laon-Hazebrouck erreicht und hierdurch die Entfernung Dünkirchen-Marseille um 100 km kürzer werden als der Weg Antwerpen-Genua über den Gotthard.

Hält man daran fest, dass gegenwärtig die Linie Antwerpen-Genua 1 142 km, die von Antwerpen über Paris nach Marseille aber 1 218 km misst, so ist es zweifellos, was für ein grosses Interesse Frankreich daran hat, alle erdenklichen Mittel aufzubieten, um den stetig wachsenden Verkehrsdurchgang zwischen den Ländern des Nordens und dem Mittelmeer wiederzugewinnen, und zwar durch den Bau neuer Linien, welche den Uebergang Marseille-Nordsee auf die möglichst geringe Entfernung beschränken. Ein Französischer Geschäftsmann, Herr Boutmy, gibt in einem Aufsatz über die in Rede stehende Frage einige Fingerzeige über Entwürfe zu neuen Eisenbahnlinien, welche gegenüber den beiden vorerwähnten direkten Routen bedeutend geringere Kosten erfordern, aber wenigstens eine annähernde Gleichheit zwischen den Entfernungen ab Marseille oder ab Genua (über den Gotthard) einerseits und den hauptsächlichen Handelsmittelpunkten Belgiens bezw. Hollands andererseits zur Folge haben würden. Genannter setzt voraus, dass, sobald für Antwerpen seine Bedeutung als Ausgangspunkt der Transitlinie ungefähr gewahrt bleibt bezw. die anderen Belgischen Haupthandelsstädte nicht geschädigt werden, es für Belgien kein besonderes Interesse haben könnte, ob Frankreich den ihm inzwischen entschlüpften Durchgangsverkehr wieder gewinnt. Der eine Boutmy'sche Vorschlag besteht darin, eine direkte Linie Ste. Menehould-Létanne, eine zweite Verbindung Mouzon-Messempré und eine dritte von Messempré nach Straimont an der Linie von Athus nach der Mosel zu bauen, von welcher letzteren 1,2 km auf Französischem, rund 14 km indessen auf Belgischem Gebiet belegen sein würden. Dieses Projekt dürfte eine wesentliche Verkürzung der Entfernungen ab Marseille nach Antwerpen, Lüttich und Amsterdam herbeiführen, auch würde die Ausführung von 62 km Bahn (einschliesslich der 14 km in Belgien) ohne grossen Zeit- und Geldaufwand zu ermöglichen sein.

Der „Moniteur des intérêts matériels" meint, dass diese 14 km kein Hinderniss bilden würden; da für den Hafen Antwerpen und die Aufrechterhaltung seines Ranges in der Handelswelt früher schon viele Opfer gebracht sind, die Ausführung der beregten neuen Bahnlinien ihm aber auch ferner eine Sicherheit für seine Stellung bieten und daher lohnend sein würden, habe die Belgische Regierung in richtiger Würdigung der Sachlage sich wiederholt zum Bau der bezüglichen 14 km bereit erklärt, welche einer Verbindung Messempré-Straimont dienen sollen und zu der schon 1873 Vorarbeiten stattgefunden haben. Unter solchen Verhältnissen würde eine neue Linie Mouzon-Carignan und 1,2 km Gleise zwischen Messempré und der Belgischen Grenze dem Französischen Transitwege die gleiche Länge mit der Gotthardroute verleihen; auch könne der Entwurf schnell ausgeführt werden und würde für den Französischen Theil etwa 1 800 000 Frcs. beanspruchen. Bezüglich der Entfernung werde ein Vortheil nicht erzielt; vielleicht aber würden sich mit Rücksicht auf die mässigen Terrainschwierigkeiten innerhalb der gesammten Durchgangslinie mit Vortheil ermässigte Tarife anwenden lassen.

Nachstehende Uebersicht gestattet eine Vergleichung der betreffenden Linien:

I. Marseille-Antwerpen.

Marseille-Lyon	352	km
Lyon-Is sur Tille-Chalindrey-Lerouville-Mouzon	543	„
Mouzon-Carignan (zu bauen)	7	„
Carignan-Messempré	7	„
Messempré-Straimont (davon zu bauen 14 + 1,2 km)	19	„
Straimont-Brüssel	168	„
Brüssel-Antwerpen	44	„
Summa	1 140	km
Genua-St. Gotthard-Antwerpen	1 142	„

II. Marseille-Lüttich.

Marseille-Messempré	909	km
Messempré-Marloie	80	„
Marloie-Lüttich	65	„
Summa	1 054	km
Genua-St. Gotthard-Lüttich	1 055	„

III. Marseille-Amsterdam.

Marseille-Lüttich	1 054	km
Lüttich-Amsterdam	246	„
Summa	1 300	km
Genua-St. Gotthard-Amsterdam	1 301	„

Somit könne nur die billigere Beförderung den Ausschlag geben. (Mit Rücksicht auf die hierin liegende Aufforderung an den Geldbeutel der betheiligten Französischen Bahngesellschaften werden die am Transit der Gotthardroute interessirten Verwaltungen der weiteren Entwickelung mit Ruhe entgegensehen können. Anm. d. Red.)

(„Monitore delle strade ferrate.")

Amerikanische Korrespondenz.

Urtheil über Deutsche Eisenbahn-Einrichtungen.

Bei einer in der „Railr. Gaz." enthaltenen Besprechung einer im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Abhandlung über die neuesten Fortschritte in Deutschland bezüglich der Sicherheit u. s. w. im Eisenbahndienste, wird folgendes Endurtheil abgegeben:

„Der Verfasser (jenes „Archiv"-Artikels) schliesst mit dem Ausspruch, dass kein vorurtheilsfreier Reisender leugnen werde, dass die Deutschen Eisenbahnen nicht erreicht und sicherlich nicht übertroffen würden von irgend welchen Bahnen anderer Länder in Bezug auf den Komfort der Wagen, der Annehmlichkeit in den Bahnhofseinrichtungen, der Aufmerksamkeit des Personals und der Fürsorge der Verwaltung für die Unterweisung des Publikums und erklärt, dass ein ähnlicher Ausspruch jetzt auch bezüglich der Betriebssicherheit Berechtigung habe.

Was die Annehmlichkeiten in den Bahnhofseinrichtungen, die Aufmerksamkeit der Beamten und die Unterweisung der Reisenden betrifft, so bleibt allerdings wenig zu wünschen übrig; ferner sind die Deutschen Gepäckeinrichtungen sicherlich den Englischen weit überlegen. Die Deutschen sind uns weit voraus in Höflichkeit der Beamten und der den Reisenden gewidmeten Sorgfalt, stehen aber in letzterer Beziehung doch vielleicht den Engländern nach.

Ihre Eisenbahn-Reisehandbücher sind die besten der Welt und dürften wohl unseren Reisebücher-Verfassern in mehr als einer Hinsicht zum Muster dienen können. — — — Die Deutschen haben indessen nur für etwa 40 000 Miles Bahn und für ein verhältnissmässig kleines Gebiet Nachricht zu geben, und vermögen hierbei in einem Bande auszuführen, was bei uns auf 135 000 Miles und einen halben Erdtheil nicht möglich ist.

Bezüglich der Sicherheitseinrichtungen und der Allgemeinheit deren Anwendung sind die Engländer in der Welt unübertroffen, wir aber sind hinter den Deutschen etwas zurück, wiewohl ihnen voraus im betreff der Bremsen.

Was den Komfort und die Annehmlichkeiten der Personenwagen betrifft, so können wir es dreist auf das Urtheil des vorurtheilsfreien Reisenden, auf den der Deutsche Verfasser sich so sicher beruft, darüber ankommen lassen, ob eine Reise von Newyork nach San Francisco bei Deutschen Einrichtungen mit dem gleichen Komfort, welcher in hiesigen Wagen gefunden wird, gemacht werden könnte — verglichen die Deutsche I. Klasse nebst Schlafwagen (dort ein sehr kostspieliger Luxus) mit Pulman-Wagen, die II. Klasse gegen unsere I., die III. gegen unsere II., und die IV. gegen unsere Einwandererwagen. Die Deutsche II. Klasse steht im vortheilhaften Vergleich zu unserer I. Klasse als ein Platz zum Schlafen, aber sie ist nicht so gut gelüftet und beleuchtet und würde hier im Sommer unerträglich sein wegen der Hitze in den engen, stark gepolsterten Abtheilungen, wobei dann noch die Nothwendigkeit, bei gefülltem Koupee einem unsympathischen Mitreisenden gegenüberzusitzen, nichts angenehmes bietet. Mr. Paine hat die Wagenlüftung am oberen statt am unteren Theile der Fenster, falls individuelle Lüftung gewünscht wird, als einen Vortheil geschildert.

Die Deutsche III. Klasse-Einrichtung ist häufig besser als unsere zweite — nicht in Hinsicht auf den Bau und die Ausrüstung des Wagens, sondern wegen der Abtrennung besonderer Rauch- und Damenkoupees dieser Klasse; aber auf einer langen Reise ist der Mangel irgend welcher Bedürfnissanstalt, die übrigens vielfach auch in den höheren Klassen fehlen, höchst unangenehm."

Freche Zugberaubung.

Nach einer in der „Railr. Gaz." mitgetheilten Depesche aus St. Louis wurde auf der St. Louis und San Francisco Bahn aus dem Adams-Expresswagen, welcher in einem um 8.25 Uhr Abends am 25. Oktober von St. Louis nach dem Stillen Weltmeere abgefahrenen Personenzuge sich befand, mehr als 50 000 D. geraubt.

Vor Abfahrt aus St. Louis bestieg ein Mann den Expresswagen, stellte sich dem Expressbeamten Mr. Fotheringham nach dessen Angabe als Mr. Cummings vor, zeigte ein — sehr täuschend gefälschtes — Schreiben des Lokalbeamten der Expressgesellschaft in St. Louis, Mr. Barett vor, nach welchem letzterer den Ueberbringer als Extrabegleiter auf der betreffenden Strecke bestimmt hatte zur Erlernung des Dienstes. Längere Zeit hindurch wurde der Eingetretene daher mit den Einzelheiten des Geschäfts bekannt gemacht und ihm dann gesagt, dass vorläufig nichts weiter zu thun sei. Fotheringham beschäftigte sich weiter, mit dem Rücken gegen den Fremden gewendet, bei seinen Rechnungsgeschäften und musste dann seinen Geldschrank öffnen. Dabei wurde er gewahr, dass „Cummings", welcher ruhig auf seinem Stuhle sass, einen gespannten Revolver nach seinem, Fotheringham's, Kopfe richtete. Cummings näherte sich ihm vorsichtig und sagte ihm, dass wenn er sich ruhig verhalte und keinen Lärm mache, sein Leben nicht gefährdet sei, während es im anderen Fall nicht sicher sei.

Fotheringham konnte nichts thun, als sich unterwerfen. Nach seiner Erzählung band ihm der Räuber Hände und Füsse, knebelte ihn, befestigte ihn so an dem Geldschrank, dass er sich nicht bewegen konnte und ging dann ans Werk. In wenigen Minuten hatte er aus dem offen gebliebenen Geldschrank das Papiergeld und andere Werthsachen, wie Juwelen u. s. w. entnommen. Von dem harten Gelde nahm er nur einen Theil des Goldes, das Silber liess er zurück und bereitete sich dann auf sein Entweichen vor.

An einer Stelle, wo der Zug wegen der Beschaffenheit des Bodens langsam zu fahren hat, sprang der Räuber, nach Verschliessung aller Thüren, von der Plattform ab. Fotheringham konnte nichts thun, um sich zu befreien, selbst nicht um Hilfe rufen.

Ob der Räuber entdeckt werden wird, ist sehr zu bezweifeln. Nachforschungen von Geheimpolizisten machen es wahrscheinlich, dass der Expressbeamte, wenn nicht im Einverständniss mit dem Räuber, so doch ein sehr bereitwilliges Opfer gewesen ist.

Miszellen.

Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin, Wilhelmstrasse 92/93, hat folgendes Preisausschreiben erlassen:

Preisaufgabe für das Jahr 1887.

„Welche Grundsätze sind für die Anwendung und den Betrieb von Stellwerken zur Sicherung von Weichen und Signalen auf Bahnhöfen nach den bisherigen Erfahrungen zu empfehlen?"

Bemerkung: Unter Abstandnahme von einer detaillirten Darstellung und Beschreibung der bezüglichen mechanischen Einrichtungen sollen in 3 Abschnitten Grundsätze aufgestellt werden:

1. für die Anwendung von Stellwerken; hierbei sollen thunlichst alle in Betracht kommenden Fälle berücksichtigt und dieselben durch schematische Handzeichnungen der betreffenden Gleislagen, möglichst nach ausgeführten Anlagen, erläutert werden;
2. für die Verbindung der Stellvorrichtungen mit den Weichen und Signalen, und
3. für den Betrieb der Stellwerke (Verständigung des Stationspersonals mit dem Stellwärter, Dienstanweisung für letzteren, Kontrolmassregeln etc.).

Die Ausarbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 15. Dezember 1887 an den Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstrasse 92/93, eingeliefert werden.

Derselben ist ein versiegeltes Kouvert, welches in der Aufschrift das gewählte Motto und im Innern die Angabe des Namens und Wohnorts des Verfassers enthält, beizugeben. Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Verein gewählten Ausschusse geprüft, welcher letztere in einer Vereinssitzung, spätestens im Mai 1888, darüber referirt und sich gleichzeitig darüber äussert, ob einer der eingelieferten Bearbeitungen und welcher derselben der ausgesetzte Preis von fünfhundert Mark zuzuerkennen ist. Die prämiirte Arbeit bleibt Eigenthum des Verfassers; sofern letzterer eine Veröffentlichung derselben nicht beabsichtigt, steht dem Verein für Eisenbahnkunde, jedoch erst 6 Monate nach erfolgter Prämiirung, das Recht zu, die preisgekrönte Arbeit im Druck zu veröffentlichen. Die Rückgabe der nicht prämiirten Arbeiten findet vom 1. Juni 1888 ab statt.

Berlin, im Dezember 1886.

Der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde.
(gez.) Streckert. Claus.

Internationales Betriebsmaterial.

Ueber das Bau- und Betriebsmaterial der Uleaborg-Bahn theilt die „Deutsche Verkehrszeitung" nach englischen Quellen folgendes mit: Dasselbe ist im wirklichen Sinne des Wortes international: denn die Schienen sind von der bekannten Firma Bolckow, Vaugham & Cie. geliefert, die Brücken entstammen der Harkort'schen Brückenbauanstalt in Duisburg, die Pumpen der Fabrik von Tangye Brothers. Die Lokomotiven sind in Winterthur, die Bahnwagen sämmtlich in den Staatsbahnwerkstätten zu Helsingfors angefertigt. Die Beleuchtung der Wagen findet mittels Gas statt; die bezüglichen Einrichtungen hat die Firma Julius Pintsch in Berlin geliefert. Geheizt werden die Wagen nach einem neuen, vom Techniker Moring in Helsingfors erdachten Verfahren, mittels dessen sämmtliche Theile des Wagens einen gleichmässigen Wärmegrad erhalten — ein grosser Vorzug gegen die früher auf Finnländischen Bahnen übliche Heizungsart, bei welcher die Luft im Wagen unten eiskalt, oben siedend heiss war.

Finnländische Savolaks-Eisenbahn.

Die Savolaksbahn, die sich von der Kaipais-Station auf der Petersburg-Helsingfors Linie bis nach Kripio erstreckt, ist augenblicklich im Bau begriffen; sie wird ungefähr 213 km lang werden.

Die schnellste Fahrt durch den Suezkanal

hat dieser Tage der Dampfer der Messageries Maritimes „Salazie" unter Benutzung seines elektrischen Leuchtapparats gemacht. Der Dampfer lief Abends um 6 Uhr 45 Minuten bei Port-Said in den Kanal ein, passirte in der Nacht 22 stillliegende Dampfer und erreichte Suez am nächsten Morgen um 10 Uhr 45 Minuten, so dass er zu der Fahrt nur 16 Stunden gebraucht hat. Der „Salazie" ist 130 m lang und 12 m breit.

Projekt einer Pariser Stadtbahn von Dupuis, Nibart und Varrailhon.

Unter den zahlreichen Entwürfen, welche die für Paris so dringliche Frage der Stadtbahn zu lösen versuchten, darf der von Dupuis, Nibart und Varrailhon aufgestellte, welcher auf Tunnel und Einschnitte zu Gunsten eines eisernen Viaduktes verzichtet, auf eine besondere Eigenartigkeit Anspruch erheben. Der Viadukt wird nämlich durch die Häuserblocks, und zwar durch überwölbte Oeffnungen der Gebäude, welche im übrigen ihren sonstigen Zwecken erhalten bleiben, hindurchgeführt und nur bei dem Ueberschreiten der Strassen sichtbar. Die Breite des zweigleisigen Viadukts, welcher eine Höhe von 5 bis 7 m über dem Strassenpflaster erhalten würde, ist einschliesslich der Seitenbanketts zu 8 m angenommen. Zur thunlichsten Abschwächung des Geräusches und der Erschütterung der Gebäude sollen besondere isolirende Vorkehrungen dienen. Für die Stationen werden auf beiden Seiten der Gleise überdeckte Perrons in solcher Höhe angelegt, dass zur Besteigung der Wagen ein Fusstritt vermieden werden kann. Eiserne Treppen vermitteln den Zugang zu den beiden Perrons jeder Station, welche ihrerseits wieder über oder unter den Gleisen durch Treppenanlagen verbunden sind, um den Uebergang der Fahrgäste von der einen zur anderen Seite ohne Ueberschreiten der Schienen zu ermöglichen. Die Wagen sollen einen Mittelgang erhalten und die Maschinen rauchverzehrend eingerichtet sein.

(„Le Génie civil" v. 6. Nov. 1886.)

Ein natürlicher Tunnel.

Für eine gegenwärtig im Bau begriffene Eisenbahn in Kentucky in den Vereinigten Staaten Nordamerikas beabsichtigt man, einen durch den Stock Creek, den Hauptarm des Clinch River, gebildeten natürlichen Tunnel zu benutzen. Die hierdurch anstatt einer künstlichen Durchbohrung des festen Gesteins des betreffenden Berges zu erzielende Ersparniss wird auf 2 500 000 Frcs. angegeben. Die Oeffnung ist 275 m lang, 30 bis 35 m über dem Flusse hoch und etwa 33 m weit. Im Grundrisse bildet der Tunnel eine leichte Krümmung, und da der Fluss sich an der einen Seite mit schwachem Gefälle entlang zieht, so dürften die Arbeiten zur Herstellung des Gleises auf der anderen Seite verhältnissmässig geringfügig sein. Es ist anzunehmen, dass der Fluss nicht von plötzlichem und beträchtlichem Hochwasser heimgesucht wird; auch wird man sich von der Sicherheit des Gewölbes auf der ganzen Strecke Ueberzeugung verschaffen, bevor man die Bahn den Zufälligkeiten des Betriebes überantwortet.

(„Génie civil" v. 18/12. 86.)

Signalarme in Emailfarben.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" (No. 50 Jahrgang 1886) enthält folgende Mittheilung des Herrn Eisenbahn-Betriebsinspektors E. Schubert in Sorau:

„Es ist eine bekannte Thatsache, dass auf grösseren Bahnhöfen die Signalmaste, vor allem die innerhalb des Rangirbezirkes stehenden Ausfahrtssignale, sehr leicht den ursprünglichen Anstrich verlieren und schwarz werden. Wenn man auch in der Lage ist, den Signalmast selbst häufiger abwaschen zu lassen, so dass der Anstrich nur nach je 2 bis 3 Jahren erneuert zu werden braucht, so ist doch eine Reinigung der Signalarme selbst mit grösserer Schwierigkeit verbunden und auch nicht so gründlich auszuführen, wie es nöthig ist. Eine wesentliche Besserung dieses Uebelstandes lässt sich dadurch erzielen, dass man die Signale mit Milchglas belegt. Dieses nimmt nur wenig Schmutz an, und wird auch durch den Regen von selbst sauber gehalten. Da jedoch durch die beim Ziehen der Signalarme unvermeidlichen Stösse die Glasscheiben leicht zerbrechen und eine Ergänzung derselben mit Schwierigkeiten verknüpft ist, so habe ich versuchsweise einige Signalarme mit Schmelzfarben, und zwar weiss und roth überziehen lassen. Die Kosten dieses durch das Eisenhüttenwerk Mallmütz ausgeführten Schmelzüberzuges stellen sich für einen Arm auf 5,75 ℳ, wobei ich bemerke, dass nur die ausserhalb der Signalscheiben liegenden Flächen beiderseits in den Farben roth und weiss überschmelzt sind, während der übrige Theil des Armes einfach schwarz gehalten wurde. Da die vorliegenden Versuche dauernd günstige Ergebnisse zu versprechen scheinen, so dürfte es sich vielleicht empfehlen, auch anderwärts ähnliche Versuche anzustellen."

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahn - Verband. In dem ab 1. Sept. 1886 gültigen Nachtrag III zum Oesterr. - Ungar Verbandtarife Theil II Heft 4 ist auf Seite 6 ein Druckfehler unterlaufen. Es soll nämlich der Frachtsatz der I. Klasse in der Relation Wien-Héjasfalva anstatt 355.1 richtig 555.1 kr. heissen, was hiermit berichtigt wird. (1RM)

Rheinischer Nachbar - Verkehr. Die Entfernungen des Gütertarifs vom 1. Januar 1887 werden für Emsdetten-Pletten mit Gültigkeit vom 12. Februar 1887 von 255 auf 355 km und für Emsdetten-Urft mit sofortiger Gültigkeit von 357 auf 257 km berichtigt.

Köln, den 30. Dezember 1886. (2)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der mit Bekanntmachung vom 14 d. Mts. eingeführte Schnitttarif für Station Petrikau der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn im **Deutsch - Polnischen Verbande,** Ausnahmetarif 9 (Getreide) und 16 (Kleie) beträgt nicht 39,86 sondern 33,86 Kopeken pro 100 kg.

Bromberg, den 28. Dezember 1886. (3)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Getreide-Verkehr. Im dritten Nachtrag vom 1. Januar 1887 zum Tarifhefte 2 des Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehrs sind folgende Aenderungen durchzuführen u. zw.: auf Seite 7.

Die Frachtsätze zwischen Neusandez und folgenden Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin	a) für Getreide etc.		b) für Kleie etc.	
	pro 100 kg in Mark			
	von	auf	von	auf
Frankenstein	1,91	1,86	—	—
Freiburg in Schlesien.	2,16	2,12	—	—
Friedland in Schlesien	2,26	2,21	—	—
Grätz	—	—	2,30	2,29
Greiffenberg in Schles.	2,57	2,52	—	—
Guben	—	—	2,32	2,34
Hirschberg	2,40	2,35	—	—
Jauer	2,23	2,19	—	—
Landeshut in Schlesien	2,31	2,26	—	—
Reichenbach in Schles.	2,01	1,96	—	—
Schweidnitz.	2,09	2,04	—	—
Sorgau.	2,19	2,16	—	—
Striegau	2,16	2,13	—	—

Die Erhöhung für Guben gilt vom 1. März 1887, die übrigen ermässigten Frachtsätze gelten vom 1. Januar 1887.

Auf Seite 7 ist ferner der Stationsname „Lieben" auf „Lüben" zu berichtigen.

Breslau, den 28. Dezember 1886. (4)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Die am 21. Dezember l. J. eingetretenen Schneeverwehungen auf den Linien der Bayer. Staatseisenbahnen haben Einstellung des Gesammtverkehrs veranlasst auf den Strecken:

1. Neuenmarkt-Hof,
2. Rottendorf-Kitzingen,
3. Winterhausen-Gossmannsdorf,
4. Würzburg-Aschaffenburg,
5. Würzburg-Oberndorf,
6. Oberndorf-Gemünden,
7. Oberndorf-Kissingen-Meiningen,
8. Lohr-Wertheim,
9. Neustadt-Windsheim,
10. Siegelsdorf-Langenzenn,
11. Marktoffingen - Dombühl - Dinkelsbühl,
12. Ludwigsstadt-Lehesten,
13. Rothenkirchen-Probstzella.

Der Güterverkehr ist eingestellt auf Linie:

14. Nürnberg-Crailsheim

München, den 30. Dezember 1886. (5)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Infolge des starken Schneefalls und der Schneeverwehungen ist der Betrieb auf den Württemberg. Staatsbahnen in der Zeit vom 21. bis 29. Dezember 1886 vielfach gestört und hierdurch eine Verhinderung in der rechtzeitigen Beförderung von Wagen herbeigeführt worden. (§ 14 alinea 3 a und b und al. 4 des Vereins-Wagenregulativs.)

Stuttgart, den 30. Dezember 1886. (6)

Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Werra-Eisenbahn. Die Betriebsstörung durch Schnee ist behoben und der Verkehr auf unserer Bahn seit dem 24. d. Mts. im vollen Umfange wieder aufgenommen.

Meiningen, den 27. Dezember 1886. (7)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfälzische Eisenbahnen. Es wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass die unterm 22. ds. bekannt gegebenen Betriebsstörungen seit 26. l. M. wieder vollständig behoben sind.

Ludwigshafen a. Rh., 29. Dezember 1886.
Die Direktion. (8)
Lavale.

Im Nachgange zu unserer Bekanntmachung vom 24. d. Mts. theilen wir hierdurch mit, dass die Betriebsstörung auf diesseitiger Bahn am 28. d. Mts. behoben worden ist.

Darmstadt, den 30. Dezember 1886. (9)
Direktion der Main-Neckarbahn.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Januar 1887 kommen zur Einführung:

a) Nachtrag IV zum Tarifheft 2, enthaltend Frachtsätze für die Station Athus der Prinz Heinrichbahn und für die diesseitige Station Viersen B. M. sowie Verkehrsbeschränkung einzelner Stationen;

b) Nachtrag IV zum Tarifheft 7, enthaltend Frachtsätze für die Station Athus der Prinz Heinrichbahn.

In dem Nachtrag IV zum Tarifheft 2 sind die auf Seite 8 dieses Heftes einzutragenden Schnittfrachtsätze für Station Athus handschriftlich vorgemerkt.

Die vorgenannten Nachträge werden an die Besitzer der Tarifhefte unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 30. Dezember 1886. (10)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 21. November d. J. wird veröffentlicht, dass der vom 1. Januar 1887 an gültige neue Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr erschienen und durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist.

An Stelle des im Vorwort dieses Tarifes angezogenen Reglements A für die Deutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbände bleibt in der Richtung nach der Schweiz vorläufig noch das seither gültig gewesene Reglement für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verkehr in Geltung.

Dresden, am 31. Dezember 1886. (11)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. Tschirschky.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Frachtermässigung für Gaskohlen. Für die Beförderung von G a s k o h l e n von den Saargruben-Stationen A l t e n w a l d, D e c h e n, H e i n i t z und M a y b a c h nach den Stationen B o z e n, I n n s b r u c k, R o v e r e d o und T r i e n t in Tirol, sowie nach Salzburg werden — vorläufig bis Ende des Jahres 1887 — besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen aufgegeben werden und an die G a s f a b r i k e n adressirt sind und wenn im Laufe des Jahres 1887 eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen von e i n e m Versender zur Auflieferung kommt.

Die ermässigten Frachtsätze betragen:

Nach	von Altenwald	von Dechen	von Heinitz	von Maybach
	Mark für 100 kg			
Bozen	1,75	1,73	1,73	1,75
Innsbruck	1,45	1,43	1,43	1,45
Roveredo	1,89	1,87	1,87	1,89
Trient	1,89	1,87	1,87	1,89
Salzburg	1,23	1,21	1,21	1,24

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt direkt nach den für Steinkohlen bestehenden Ausnahmetarifen und die gezahlte Mehrfracht wird nach Auflieferung der verlangten Transportmenge gegen Vorlage der Aufgabs-Frachtbriefe an die Generaldirektion der Bayer. Staatseisenbahnen zurückvergütet.

München, den 28. Dezember 1886. (12)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung der im Holz-Ausnahmetarif der Belgisch - Südwestdeutschen Tarifhefte VI b, I. und II. Abth. vom 1. Juli 1882 genannten Artikel zwischen unserer Station Maxau einerseits und Limal, Station der Grossen Belgischen Centralbahn und der Belgischen Staatsbahn andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 ein direkter Frachtsatz eingeführt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, sowie die Station Maxau.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1886. (13)
Generaldirektion.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. März 1887 gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen ein neuer Tarif zur Einführung, welcher gegenüber den zur Zeit bestehenden Tarifsätzen theils Ermässigungen, theils aber auch geringe Erhöhungen enthalten wird.

München, den 29. Dezember 1886. (14)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 gelangt zum **Bayerischen Lokal-Gütertarif,** Heft III vom 1. Juni 1882 der XII. Nachtrag zur Einführung.

München, den 29. Dezember 1886. (15)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Januar 1887 erscheint, unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Januar 1885, eine neue Ausgabe des Anhangs zum Staatsbahn - Gütertarif Breslau - Erfurt. Durch diese wird der seither nur für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes gültige Ausnahmetarif auch auf den Artikel Steinkohlenbriquets ausgedehnt. Ferner enthält der neue Anhang für die Versandstationen Cleophasgrube, Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube neue und für die Stationen der Strecken Leipzig-Weida-Probstzella, Leipzig-Erfurt-Guxhagen, nebst Seitenlinien ermässigte Ausnahme-Tarifsätze.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch der Anhang zum Preise von 0,30 ℳ das Stück käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 31. Dezember 1886. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Für S c h l e i f h o l z (Prügel, Rundlinge bis höchstens 1 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen treten im Verkehr zwischen M a r k t l und S i m b a c h einer-, D ö b e l n, G r i m m a (ob. Bf.), Waldheim und Z w i c k a u andererseits, am 1. Januar 1887 Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 27. Dezember 1886. (17)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Unsere Bekanntmachung vom 31. Mai 1886 II e 2949 F ergänzen wir dahin, dass von jetzt ab auch bei Beförderung von aussergewöhnlich schweren oder langen Dampf- und Siedekesseln auf Truks bis W i r b a l l e n die Krahngebühren von der genannten Uebergangsstation nur nach der besonderen Bestimmung 18 des 5. Nachtrages zu dem Theil II des **Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs** erhoben werden.

Bromberg, den 30. Dezember 1886. (18)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.
II e 6317 F.

Lokalverkehr Köln (rechtsrh.). Am 1. Januar 1887 tritt zu dem vom gleichen Tage ab gültigen Gütertarife (Theil II) bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) für den Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks je ein Nachtrag I in Kraft.

Diese Nachträge enthalten u. A. Tarifkilometer und Frachtsätze für die inzwischen eröffneten Stationen Erbach i/Westerwald, Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzeuzheim, Westerburg, Willmenrod und Wilsenrod, anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für die Station Präsident und Berichtigungen, der Nachtrag zum Kohlentarife ausserdem Frachtsätze für den Verkehr nach Station Erpel, sowie eine im Rückvergütungswege Anwendung findende Frachtermässigung für Steinkohlen- und Kokessendungen nach Emden, Leer und Papenburg zur Ausfuhr durch Kanalschiffe nach Holland. Exemplare sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen und in unserm hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Die erhöhten Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für Station Präsident kommen erst vom 15. Februar 1887 ab, bis dahin aber die bezüglichen niedrigeren Sätze der Haupttarife zur Anwendung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 wird ferner der im obenbezeichneten Gütertarife auf Seite 230 für die Entfernung von 96 km irrthümlich zu 0,23 ℳ angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs B auf 0,33 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 27. Dezember 1886. (19)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 1 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 5. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Am 1. Januar 1887 wird zu dem vom 1. April 1884 gültigen Anhange zum Gütertarif für den **Norddeutschen Eisenbahnverband** vom 1. April 1883 ein Nachtrag 6 herausgegeben, welcher Berichtigungen und Ergänzungen des Anhangs enthält.

Derselbe ist in den betheiligten Güter-Expeditionen käuflich zu haben. (20)

Hannover, den 25. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Januar 1887 tritt der Nachtrag X zum Gütertarifheft 1 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Berichtigungen, sowie Entfernungen für die für den Wagenladungsgüterverkehr neu aufgenommene Haltestelle Glaserberg des Direktionsbezirks Erfurt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 26. Dezember 1886. (21)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Januar 1887 tritt der Nachtrag I zum Anhang zu den **Ausnahmetarifen No. 12** (Spiritus) und **33** (Kartoffelmehl und Stärke) vom 15. Juni 1884 in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des A.-T. 33 für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin. Breslau und Bromberg und kann von den Verbandsstationen gratis bezogen werden.

Strassburg, den 23. Dezember 1886. (22)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Deutsch-Italienischen Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 15. Januar 1887 tritt für die **Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Steinkohlenbriquets** von diesseitigen Stationen nach den Stationen der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes ein neuer Ausnahmetarif mit vielfach ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Druckexemplare können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 31. Dezember 1886. (23)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 5. Januar d. J. für die Beförderung von **Schafen und Rindern in Wagenladungen** von den in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen der früheren Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach den in den Kreisen Tost-Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O/S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen bis Ende dieses Jahres gewährte Frachtermässigung von 50 pCt. für Schafe und von 25 pCt. für Rindvieh wird bis Ende Dezember 1887 verlängert und auf den Verkehr nach den im Kreise Tarnowitz gelegenen Stationen ausgedehnt unter der Voraussetzung, dass die Grenze bis dahin für die genannten Viehgattungen gesperrt bleibt. Sobald die Grenze für eine der genannten Viehgattungen wieder geöffnet wird, tritt für diese Viehgattung alsbald die normale Frachtberechnung ein.

Diese Frachtermässigung wird **nur** für solche Viehsendungen gewährt, welche für die vorgenannten Kreise bestimmt sind und in denselben thatsächlich verbleiben.

Breslau, den 31. Dezember 1886. (24)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Der Eilgutfrachtsatz für Köln im Verkehr mit Wien (sämmtliche Bahnhöfe) sowie Floridsdorf, Lundenburg, Stadlau, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf und Klosterneuburg wird vom 15. Februar k. J. ab von 23,52 *M.* auf 23,59 *M.* pro 100 kg erhöht.

Köln, den 31. Dezember 1886. (25)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Königsberg-Moskauer Eisenbahn-Verband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit Gültigkeit von sofort treten für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Rjask-Wjasma-, Rjask-Morschansk, Orenburger, Tambow-Saratow, Moskau-Rjäsan und Koslow-Tambow Bahn nach Memel neue, um ca. 60 Kop. pro Wagen ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche auf unseren Güterexpeditionen in Erfahrung zu bringen sind. (26)

Die Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Zu dem Ausnahmetarif für die **Beförderung von Steinkohlen, Eisenerzen etc.** zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen vom 1. März 1885 tritt am 1. Januar k. J. ein dritter Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält eine neue Bestimmung, nach welcher bei Auflieferung von Kohlen in Quantitäten von 50 000 bezw. 100 000 kg sich die Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen südlich der Linie Chambrey-Bensdorf-Saargemünd um 0,75 bezw. 1,00 Frcs. pro Tonne ermässigen.

Die zwischen Kayl, Oettingen-Rümelingen und Tetingen einer- und Halanzy, Halanzy (gare privée de Musson) und Signeulx (Grenze) andererseits bestehenden Erzsätze werden durch diesen Nachtrag um 2 Cts. mit Geltung vom 15. Februar k. J. erhöht.

Strassburg, den 28. Dezember 1886. (27)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Auf den **Deutsch-Schweizerischen Taxen der Abtheilung b des Kohlentarifs Deutschland-Italien** werden im Jahre 1887 von der Versandverwaltung folgende Rückvergütungen gewährt:

1. Im Verkehr von Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg, Kohlscheid und Liblar der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) von den Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld und Köln (rechtsrh.), von der Aachen-Jülicher und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn
   a) nach Stationen nördlich von Arona-Sesto-Calende-Gallarate 1 Frcs. pro Tonne,
   b) nach den übrigen Italienischen Stationen 2 Frcs. pro Tonne;
2. im Verkehr von den übrigen Grubenstationen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.), von den Grubenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und von den Grubenstationen der Pfälzischen Bahnen
   a) nach Stationen nördlich von Arona-Sesto-Calende-Gallarate 50 Cts. pro Tonne,
   b) nach allen übrigen Italienischen Stationen 1 Frcs. pro Tonne.

Ein bezüglicher Tarifnachtrag, welcher voraussichtlich auch für die Italienischen Bahnstrecken Ermässigungen enthalten wird, kommt demnächst zur Ausgabe.

Strassburg, den 28. Dezember 1886. (28)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Heft III a des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** vom 1. April 1885 tritt am 1. Januar k. J. ein Nachtrag I in Kraft. In demselben sind alle Aenderungen und Ergänzungen enthalten, welche seit Ausgabe des Haupttarifs auf dem Instruktionswege verfügt worden sind.

Strassburg, den 28. Dezember 1886. (29)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Magdeburg. Der laut unserer Bekanntmachung vom 19. v. Mts. am 1. bezw. 11. Januar 1887 in Kraft tretende neue Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits ist jetzt bei den betreffenden Güterexpeditionen zu 1,60 *M.* das Stück zu haben.

Köln, den 27. Dezember 1886. (30)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische), zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1887 kommen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover** (einschliesslich der Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn) sowie Stationen der Grossherzoglich **Oldenburgischen Eisenbahnen** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** (mit Einschluss der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn), der **Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn** (einschliesslich Wernshausen-Schmalkalden), **Arnstadt-Ichtershausener-, Eisenberg - Crossener, Friedrichrodaer, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn** andererseits neue Tarife zur Einführung, wodurch gleichzeitig:

1. die Tarifhefte 1 und 2 für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1884,
2. der Anhang zum Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1884 bezüglich des Verkehrs mit den in den Direktionsbezirk Hannover übergegangenen früher Braunschweigischen Stationen Einbeck und Vechelde, nebst sämmtlichen zu den fraglichen Tarifheften bezw. zu dem Anhange erschienenen Nachträgen, soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden, aufgehoben werden.

Durch die neuen Tarife werden theils Ermässigungen, theils unbedeutende Erhöhungen herbeigeführt, welche letzteren jedoch erst am 15. Februar 1887 in Kraft treten.

Die in den neuen Tarifen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze kommen

a) für den Verkehr mit den Stationen Cassel, Guntershausen und Wilhelmshöhe auch im Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen, sowie
b) für den Verkehr mit Bayerischen Mitbewerbsstationen Lichtenfeld, Meiningen und Probstzella — soweit für diese Stationen direkte Sätze bestehen — auch im Hannover-Bayerischen Verbande

zur Anwendung.

Vom Eingangs genannten Tage ab tritt auch der erste Nachtrag zum Tarif für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Hannover etc. in Kraft, welcher Entfernungen bezw. Frachtsätze mit den Haltestellen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Lützkendorf und für Station Mücheln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und für die Stationen der Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede, sowie für die Haltestellen Volpriehausen und Welsede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover enthält.

Die vorbezeichneten Drucksachen können demnächst durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Hannover, den 23. Dezember 1886. (31)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den vom 1. März 1886 ab gültigen Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover** einschliesslich der Hoyaer, der Unter-Elbeschen und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau** einschliesslich der Stationen Kempen, Poln. Wartenberg und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits bezw. zwischen Stationen der Grossherzoglich **Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau** einschliesslich Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 die Nachträge I herausgegeben.

Dieselben enthalten u. a.

a) direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neueröffneten Stationen bezw. Haltestellen Camin, Gross-Gorzütz, Gross-Totschen, Herrnstadt, Klein-Bargen, Mokrz, Pakuswitz, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau, Schönborn bei Breslau, Trebnitz i/Schl., Tschepline und Zedlitz des Direktionsbezirks Breslau, sowie Bergholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Halle i/W., Hilter, Oesede, Ottoschacht, Steinhagen, Volpriehausen, Wellendorf und Welsede des Direktionsbezirks Hannover,
b) direkte Entfernungen für die aus dem Bezirk der früheren Braunschweigischen Eisenbahn in den Direktionsbezirk Hannover übergegangenen Stationen Einbeck und Vechelde,
c) anderweite ermässigte Stückguttrachtsätze im Verkehr mit einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Breslau.

Die neuen Nachträge sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 14. Dezember 1886. (32)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1. Januar 1887 tritt je ein Nachtrag (I) zu den von demselben Tage ab gültigen Heften 1—5 des Gütertarifs sowie zu den Heften 1—3 des Kohlen-Ausnahmetarifs für den bezeichneten Verkehr in Kraft. Diese Nachträge enthalten verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen, namentlich Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die seit Herausgabe der Haupttarife neu eröffneten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), sowie für Station Cranenburg der Holländischen Eisenbahn anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für Station Präsident und ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen, der Nachtrag I zu Heft 1 des Kohlentarifs ausser dem Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen und Kokes zur Ausfuhr durch Kanalschiffe nach Holland im Verkehr nach den Stationen Emden, Leer und Papenburg.

Soweit die neuen Frachtsätze Erhöhungen gegenüber den in den Haupttarifen aufgeführten Frachtsätzen in sich schliessen, kommen die letzteren bis zum 15. Februar 1887 zur Anwendung. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 28. Dezember 1886. (33)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälischer Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg. Der laut unserer Bekanntmachung vom 19. v. Mts. am 1. bezw. 11. Januar 1887 in Kraft tretende neue Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg ist jetzt bei den betreffenden Güterexpeditionen zu 60 ₰ das Stück zu haben.

Köln, den 30. Dezember 1886. (34)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die in unserer Bekanntmachung vom 13. November d. J. angezeigten neuen Tarife für den **Güter- und Kohlenverkehr im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** sind nunmehr erschienen und können zu den nachstehenden Preisen bei den Güterexpeditionen der Verbandsstationen gekauft werden:

Gütertarif mit a) der Badischen Staatsbahn: Heft I 2,30 ℳ, Heft II 2,50 ℳ, Heft III 1,80 ℳ, Hefte IV und V je 0,40 ℳ, b) den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Heft I 1,20 ℳ, Heft II 1,30 ℳ, Heft III 1,40 ℳ, Hefte IV und V je 0,25 ℳ, c) der Hessischen Ludwigsbahn: Heft I 1,25 ℳ, Heft II 1,40 ℳ, Heft III 1,15 ℳ, Hefte IV und V je 0,25 ℳ, d) der Main-Neckarbahn: Hefte I und II je 0,50 ℳ, Heft III 0,45 ℳ, Hefte IV und V je 0,25 ℳ, e) der Station Basel und f) der Bodenseeufer-Station Bregenz je 0,40 ℳ.

Kohlentarif: Heft I (Verkehr mit der Badischen Staatsbahn) 0,85 ℳ, Heft II (Verkehr mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) 1,00 ℳ, Heft III (Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn) 0,70 ℳ, Heft IV (Verkehr mit der Main-Neckarbahn) 0,30 ℳ, Heft VII (Verkehr mit der Bodenseeufer-Station Bregenz 0,10 ℳ.

Köln, den 29. Dezember 1886. (35)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Vom 20. d. M. ab ist die Station Pfungstadt (Nebenbahn) in den Main-Neckar-Oberhessischen Güterverkehr aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 24. Dezember 1886. (36)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Mit dem 1. Januar k. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den **Transport von Steinkohlen etc.** von diesseitigen Stationen nach solchen der Sächsischen Staatseisenbahnen etc. ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Versandstationen Cleophasgrube, Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube und für die Empfangsstation Hainewalde, ferner ermässigte Frachtsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz und Berichtigungen des Haupttarifes. Die neuen Frachtsätze von Cleophasgrube etc. nach Reichenberg S. St. E. u. S. N. V. B. haben erst vom 15. Januar 1887 ab Gültigkeit. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 28. Dezember 1886. (37)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahmefrachtsätze für Schleifholz-Sendungen von Simbach und

Marktl nach Halle a/S. Für die Beförderung von Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis 1 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende) in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum zwischen Simbach und Marktl einerseits und Halle a/S. andererseits kommen vom 1. Januar 1887 ab vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs folgende Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung:
zwischen Simbach und Halle a/S. 1,15 *M.*
„ Marktl „ „ 1,13 „
für 100 kg. (38)
Magdeburg, den 28. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1887 gelangt für die **Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche, Braunkohlen und Braunkohlenbriquets** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrhein.) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privateisenbahnen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Durch denselben treten sowohl Frachtermässigungen als auch verschiedene Frachterhöhungen ein. Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. April 1884 noch bis zum 15. Februar 1887 in Kraft.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Lichtenfels der Werra-Eisenbahn gelten auch für die gleichnamige Station der Bayerischen Staatsbahn.
Elberfeld, den 29. Dezember 1886. (39)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 kommt ein provisorisches Tarifheft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Preussischen Staatsbahnstationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Thüringischer und Eilenburger Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau einerseits und Stationen der Schweizerischen Bahnen andererseits, zur Einführung.

Die seiner Zeit im Instruktionswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Hohlglastransporte zwischen Görlitz und Kamenz einerseits, sowie Genf transit andererseits bleiben bis auf weiteres noch in Kraft.

Exemplarre des neuen Tarifs können zum Preise von 40 ₰ pro Stück von den Verbandstationen, sowie von dem diesseitigen Tarifbüreau bezogen werden.
Karlsruhe, den 28. Dezember 1886. (40)
Namens des Verbandes:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Januar 1887 erscheint Nachtrag VI zum Gütertarif, enthaltend Tarifkilometer für die für den Wagenladungsverkehr zur Eröffnung kommende Haltestelle Glaserberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Aenderungen zum Kilometerzeiger.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 *M.* zu haben sind.
Erfurt, den 28. Dezember 1886. (41)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1887 wird die Station Kalk B. M. für die Abfertigung von Eilgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

An demselben Tage gelangt zu dem vom 1. Januar 1887 ab gültigen Lokal-Gütertarife für den hiesigen Bezirk und zu dem Ausnahmetarife B für die Beförderung von Steinkohlen je der Nachtrag I zur Einführung. Der Nachtrag I zu dem Lokal-Gütertarife enthält ausser einigen Ergänzungen bezw. Aenderungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen, der Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger die bereits in Geltung befindlichen Entfernungen der Station Saalhausen und neue Entfernungen, welche der Frachtberechnung im Verkehr mit der Station Kalk B. M. zu Grunde zu legen sind. Die in dem Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1887 enthaltenen Entfernungen der Stationen Elberfeld (Ottenbruch) und Barmen (Unter-) Rh. treten infolge der Aufhebung der Güterexpeditionen daselbst nicht in Kraft.

Durch den Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif B für Steinkohlen werden die Frachtsätze ab Zeche Zollverein bei Essen B. M. und ab Zeche Präsident I theilweise geändert.

Soweit hierbei Frachterhöhungen eintreten, kommen die im Haupttarif für diese Zechen enthaltenen Frachtsätze noch bis zum 14. Februar einschliesslich zur Anwendung.

Am 1. Januar 1887 treten ferner für die Station Kalk B. M. im Verkehr mit den Direktionsbezirken Altona, Berlin, Bromberg und Hannover direkte Frachtsätze in Kraft, worüber das Nähere bei der Eilgutexpedition Kalk B. M. zu erfahren ist.
Elberfeld, den 28. Dezember 1886. (42)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1887 gelangt für die **Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche, Braunkohlen und Braunkohlenbriquets** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Cronberger Eisenbahn und der Kerkerbachbahn ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Durch denselben treten sowohl Frachtermässigungen als auch verschiedene Frachterhöhungen ein. Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 20. Oktober 1881 noch bis zum 15. Februar 1887 in Kraft.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Frankfurt a/M. Westbahnhof (Nass.oder Taunusbahnhof) gelten auch für die Station Frankfurt a/M. (Main-Weser Bahnhof), die für die Station Gemünden auch für die gleichnamige Station der Bayerischen Staatsbahn und diejenigen für die Stationen Fulda und Gelnhausen auch für die gleichnamigen Stationen der Oberhessischen Eisenbahn und zwar für die Station Fulda soweit, als im Verkehr mit der Oberhessischen Bahn für diese Station zur Zeit Frachtsätze bestehen.
Elberfeld, den 29. Dezember 1886. (43)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Bromberg-Breslau. Am 28. d. Mts. tritt versuchsweise und widerruflich bis auf Weiteres ein Ausnahme-Tarifsatz von 0,44 *M.* pro 100 kg für Salz aller Art, auch gemahlenes Steinsalz, bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens je 10000 kg pro Wagen von Inowrazlaw, Klausaschacht und Monwy nach Myslowitz transito Oesterreich in Kraft.
Bromberg, den 27. Dezember 1886. (44)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandverwaltungen.

Zum 1. Januar fut. erscheint der Nachtrag XIV zum diesseitigen Lokaltarif, enthaltend ausser einigen Berichtigungen, Bestimmungen wegen Frachtberechnung für Langeisen, sowie über die Erhebung der Ueberfuhrgebühren und Tarifsätze zwischen dem neuen Hafen und den Bahnhöfen hierselbst.

Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (45)
Frankfurt a/M., den 23. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarif für den Verkehr mit der Cronberger Bahn vom 15. Februar 1885 ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 ab der Nachtrag IV erschienen, enthaltend einen anderweiten der Tarifberechnung zum Grunde zu legenden Kilometerzeiger unter Ausdehnung des Verkehrs auf die Pfälzische Bahn, sowie auf Pfungstadt, Station der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (46)
Frankfurt a/M., den 23. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Polnischer Verbandverkehr. Aufhebung von Tarifen. Mit Gültigkeit vom 1/13. Februar a/n. St. 1887 gelangen die Tarife für den rubrizirten Verkehr u. zwar:

Der Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte, gültig vom 20. November n. St. 1883 und

der Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc., dann Zucker aller Art vom 1. August n. St. 1886 zur Aufhebung.
Wien, den 29. Dezember 1886. (47)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichisch.Staatsbahnen. Einführung eines neuen Gebührentarifes der K. K. Donau-Uferbahn. Mit 1. Januar 1887 tritt ein neuer Gebührentarif der K. K. Donau-Uferbahn in Wirksamkeit. — Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1882 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I und II aufgehoben.
Wien, am 20. Dezember 1886. (48)

Deutsch-Oesterr.-Ung. Seehafen-Verband. Zu dem Verbands-Gütertarife Theil II Heft 1 vom 1. September 1884 tritt mit 15. Januar 1887 der Nachtrag XIII in Kraft, welcher die Aufnahme der Stationen Klein-Schwechat (K. K. Oest. Staatsb.) und Schwechat-Kledering (St.-E.-Ges.) in den Ausnahmetarif No. 17 für Biertransporte und Berichtigungen enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (49 RM)

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Januar 1887 tritt Nachtrag II zum Kilometerzeiger in Kraft.
Preis 10 bani. (50)
Bukarest, den 30. Dezember 1886.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Mit 15. Januar 1887 treten weitere Tariftabellen für Tour- und Retourbillets im Verkehre zwischen einigen Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn in Kraft.

Prag, am 26. Dezember 1886. (51)
Die Generaldirektion.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1887 tritt Nachtrag VII zum Tarife für den Lokalpersonenverkehr vom 1. Januar 1879 in Kraft.

Derselbe enthält einen vollständigen, in mehrfacher Beziehung geänderten Abdruck der im Haupttarife und in den Nachträgen I und VI enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement, ferner in Wegfall kommende Tarifsätze, Erweiterung der wahlweisen Benutzbarkeit mehrerer Reisewege zwischen je zwei Stationen, Abänderung von Billetpreisen und Gepäckfrachtsätzen und endlich neue Tarifsätze für ältere Verkehrsstellen der Hauptlinien, für die Verkehrsstellen der Linie Bienenmühle-Moldau, die Haltestellen bez. Haltepunkte Bernsgrün, Cunnertswalde, Greiz, Kirchberg b. Stollberg, Lichtentanne, Niederlössnitz, Oberrothenbach, Schönbörnchen, Thossfell und Ursprung, sowie für die Verkehrsstellen der Schmalspurbahnen Mosel-Ortmannsdorf, Potschappel-Wilsdruff und Wilischthal-Ehrenfriedersdorf nebst Zweiglinie Oberherold-Thum.

Der Nachtrag kann bei den Billetexpeditionen zum Preise von 15 ₰ pro Stück bezogen werden.

Dresden, am 30. Dezember 1886. (52)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen der Altona-Kieler Eisenbahn III. und IV. Emission, sowie der Berlin-Hamburger Eisenbahn II. Emission, für welche das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Mai 1886 auf Grund des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129) und des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) erfolgte Angebot des Umtausches dieser Obligationen gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe als angenommen zu gelten hat, welche mithin zum Umtausch bereits abgestempelt sind, werden hierdurch aufgefordert, die genannten Obligationen nebst den nicht fällig gewordenen Zinsscheinen und Talons vom 3. Januar 1887 ab behufs Umtausches gegen Staatsschuldverschreibungen einzureichen, und zwar bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, oder bei den Königlichen Eisenbahn - Betriebskassen zu Berlin (Dir.-Bez. Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg. Die Obligationen sind — für jede Anleihe besonders — mit einem Verzeichniss, in welchem die einzelnen Stücke, nach den Werthgattungen getrennt, nach ihrer Nummerfolge aufzuführen sind, abzugeben bezw. einzureichen. Formulare zu den Verzeichnissen können bei den vorgenannten Kassen vom 30. d. Mts. ab unentgeltlich entgegengenommen werden. Ueber die abgegebenen Obligationen erhalten die Einlieferer, eine Empfangsbescheinigung, gegen deren Rückgabe, unter gleichzeitiger Ausstellung einer Bescheinigung über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen, diese Letzteren mit den Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab und Talons ausgehändigt werden.

Die Ausantwortung der Umtauschstücke wird nach Möglichkeit beschleunigt werden und Wünsche auf Ausreichung von Stücken in bestimmter Höhe, soweit möglich, Berücksichtigung finden. Denjenigen Einsendern, welche die Obligationen durch die Post einsenden, wird eine Empfangsbescheinigung nicht zugestellt; dieselben erhalten vielmehr ein Formular zu der über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen ihrerseits zu ertheilenden Bescheinigung, welches mit Unterschrift versehen zurückzureichen ist, woraufhin dann die Staatsschuldverschreibungen mit den zugehörigen Zinsscheinen und Talons übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter Angabe des vollen Werthes, wenn nicht seitens des Einsenders eine geringere Bewerthung ausdrücklich gewünscht wird.

Bei dem Umtausch sind die zu den Obligationen gehörigen Zinsscheine vom 1. Januar 1887 ab nebst den Talons mit abzuliefern. Fehlen Zinsscheine, so muss der Werth derselben baar eingezahlt werden; eine Anrechnung der etwa fehlenden 4prozentigen Zinsscheine auf die neuen $3^1/_2$prozentigen Zinsscheine ist nicht angängig.

Altona, den 25. Dezember 1886. (53)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen

der Altona-Kieler Eisenbahn III. und IV. Emission,
der Berlin - Hamburger Eisenbahn II. Emission und
der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn,

welche das Angebot des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$prozentigen konsolidirten Staatsanleihe nicht angenommen haben, deren Obligationen somit nicht zum Umtausch abgestempelt sind und gemäss der unsererseits unter dem 25. Juni 1886 veröffentlichten Bekanntmachung des Herrn Finanzministers zur baaren Rückzahlung gekündigt sind, werden hierdurch aufgefordert, vom 3. Januar k. Js. ab bei der Eisenbahn-Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude gegen Einreichung der Obligationen selbst und der zugehörigen Talons und bisher nicht fällig gewordenen Zinsscheine den Nennwerth ihrer Obligationen in Baar entgegen zu nehmen. Die Obligationen sind in einem gleichzeitig einzureichenden Verzeichniss — für jede Anleihe besonders — nach den Werthgattungen getrennt, aufzuführen. Formulare zu diesen Verzeichnissen können sowohl bei der Einlösungsstelle — der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse hierselbst — als auch bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unentgeltlich entgegengenommen werden.

Für die etwa bei der Einlieferung fehlenden Zinsscheine wird der volle Werth derselben gekürzt werden.

Für die zur Einlieferung kommenden Hamburg-Bergedorfer Obligationen wird auf den am 1. September 1887 fälligen Zinsschein für die

Serie I 40 ℳ, Serie II 20 ℳ, Serie III 10 ℳ und Serie IV 2 ℳ

als Stückzinsen für die Zeit vom 1. September 1886 bis 31. Dezember 1886 gezahlt werden.

Altona, den 25. Dezember 1886. (54)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die zum Umtausch gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Preussischen Staats-Anleihe abgestempelten

4prozentigen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1851,
4prozentigen Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1850,
4prozentigen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen Lit. B. und
4prozentigen Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1881

sind mit den Zinsscheinen über die vom 1. Januar 1887 ab laufenden Zinsen, sowie mit Talons

vom 3. Januar 1887 ab
bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Magdeburg,

welche den Umtausch bewirkt, einzureichen.

Bei der genannten Kasse werden auch diejenigen Obligationen, welche nicht zum Umtausch abgestempelt und daher zur Rückzahlung gekündigt sind, vom gleichen Zeitpunkte ab gegen Einlieferung der Stücke nebst Talons und Zinsscheinen über die Zinsen vom 1. Januar 1887 ab zum Nennwerth eingelöst.

Fehlen bei den zum Umtausch kommenden Obligationen Zinsscheine, so ist der Baarbetrag derselben bei Empfangnahme der Staatsschuldverschreibungen, welche mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab laufend ausgehändigt werden, einzuzahlen oder bei Einsendung der Obligationen durch die Post der Postsendung beizufügen. Fehlen bei den zur Rückzahlung kommenden Obligationen Zinsscheine, so wird der Betrag vom Nennwerth gekürzt. Ausser Kours gesetzte Obligationen müssen vor Einlieferung wieder in Kours gesetzt werden.

Die zum Umtausch abgestempelten Obligationen können auch

bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (auf dem Potsdamer Bahnhof), zu Halberstadt und zu Braunschweig

zur Vermittelung des Umtausches eingereicht werden.

Die Einreichung der umzutauschenden Obligationen hat mittelst eines Verzeichnisses, in welches dieselben in aufsteigender Nummerfolge einzutragen sind, zu erfolgen. Dieser Nummerfolge entsprechend müssen die Obligationen und Zinsscheine geordnet und je mit einem Papierstreifen umschlossen sein, auf welchem die Anzahl der Stücke und der Name des Einlieferers anzugeben ist. Formulare zu diesen Verzeichnissen werden durch die vorgenannten Kassen vom 30. Dezember d. J. ab unentgeltlich verabfolgt. Ueber die eingereichten umzutauschenden Obligationen und Zinsscheine werden, falls der Umtausch nicht Zug um Zug erfolgen kann, von den annehmenden Kassen Empfangsbescheinigungen ausgestellt, welche bei der durch dieselbe Kasse erfolgenden Aushändigung der Staatsschuldverschreibungen zurück-

zugeben sind. Sobald letztere zur Abholung bereit liegen, werden die Einlieferer portopflichtig davon benachrichtigt. Ueber die durch die Post eingehenden umzutauschenden Obligationen werden Empfangsbescheinigungen nur auf Verlangen ertheilt. Für die mit der Post eingereichten Obligationen werden die Staatsschuldverschreibungen gleichfalls durch die Post unter voller Werthangabe übersandt, falls ein Anderes nicht bestimmt wird. Der Empfänger hat umgehend Quittung zu ertheilen. Für den Umtausch stehen Staatsschuldverschreibungen in Stücken zu 5000, 2000, 1000, 500, 300 und 200 ℳ in beschränkter Anzahl zur Verfügung und werden bezügliche Wünsche der Obligationsinhaber thunlichst berücksichtigt werden. (55)

Magdeburg, den 23. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Bei der am 27. d. Mts. in Gegenwart zweier Notare erfolgten Ausloosung von 37 Obligationen unserer 4 prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1882 und 2 Obligationen unserer 4½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1885 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

1. von der 4 pCt. Anleihe.

Litr. A No. 389 833 860 941 943 1058 1070 1326 1404 1555 = 10 Stück à 1 000 ℳ . . . = 10 000 ℳ

Litr. B No. 320 395 471 551 840 1564 1565 1701 1736 1891 = 10 Stück à 500 ℳ . . . = 5 000 „

Litr. C No. 317 324 603 615 729 757 1541 1542 1684 1793 2058 2211 2221 2301 2302 2406 2410 = 17 Stück à 100 ℳ . = 1 700 „

16 700 ℳ

2. von der 4½ pCt. Anleihe.

Litr. A No. 3 . . . . . . = 1 000 ℳ
Litr. C No. 8 . . . . = 200 „

1 200 ℳ

Die ausgeloosten Obligationen der 4 pCt. Anleihe werden am 1. Juli 1887 nach Wahl der Inhaber in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank und bei der Oldenburgischen Spar- und Leihbank, in Lübeck bei der Kommerzbank, in Schwerin bei der Mecklenburgischen Bank; diejenigen der 4½ prozentigen Anleihe desgleichen am 1. Juli 1887 bei der Kommerzbank in Lübeck und bei der Oldenburgischen Landesbank in Oldenburg eingelöst.

Von den in den ersten 4 Ausloosungen gezogenen Nummern der 4 pCt. Anleihe sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der zweiten Ausloosung
Litr. B No. 254. Litr. C No. 287 512 533 und 2603,

von der dritten Ausloosung
Litr. C No. 594,

von der vierten Ausloosung
Litr. A. No. 16 21, Litr. C No. 644 677 2291 und 2433.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen sammt den dazu gehörigen noch nicht fälligen Koupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden. (56H&V)

Lübeck, den 30. Dezember 1886.
Der Verwaltungsrath.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 8. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3 000 ℳ: 408 441 442 662 775 912.

Littera B zu 2 000 ℳ: 1074 1421 1493 1831 1969 2266 2273 2349 2384 2488.

Littera C zu 1 000 ℳ: 3002 3144 3352 3549 3863 3898 3911 4087 4160 4166 4363 4438 4644 4830 4991 5060 5152 5188 5243 5285 5475.

Littera D zu 500 ℳ: 5501 5535 5642 5713 5757 6535 6690 6727 6788 6815 6843 6870 6971 7121 7138 7154 7287 7383 7508 7546 7649 7698 7760 7941 8022 8027 8106 8240 8286 8609 8828 8974 9515 9695 9808 10345 10372 10419 11166 11322 11466.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst den Talons und Zinskoupons Serie II No. 4 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 5. Ausloosung (3. Januar 1884) Littera D No. 7621.
b) von der 7. Ausloosung (2. Januar 1886) Littera C No. 3348,
„ D „ 5502.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Koupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 3. Januar 1887. (57)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Von den laut Bekanntmachung der vormaligen Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft vom 28. Dezember 1876 zum 1. Juli 1877 gekündigten Altona-Kieler Prioritätsobligationen II. Emission ist die Nummer 12109 über 100 Thaler, jetzt 300 ℳ, noch nicht zur Einlösung präsentirt worden.

Der Inhaber dieser Obligation wird wiederholt aufgefordert, dieselbe bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude oder bei unseren Betriebskassen zu Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg (an jedem Wochentage von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Mittags) einzureichen, zugleich wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Verzinsung dieser Obligation bereits mit dem 1. Juli 1877 aufgehört hat.

Altona, den 22. Dezember 1886. (58)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Januar 1887 fällige Koupon der gesellschaftlichen Aktien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Creditanstalt, u. z. entsprechend dem in der Generalversammlung vom 15. Juni l. J. gefassten Beschlusse im Sinne des § 8 Punkt II a des mit Gesetz vom 8. April 1884 genehmigten Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883, betreffend die Führung des Betriebes der Kronprinz Rudolfbahn für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung der Bahn durch den Staat, mit 4,75 fl. Oe. W. Silber per Stück, ferner die am gleichen Tage fälligen verloosten Aktien ebendort mit 200 fl. Oe. W. Silber per Stück zur Einlösung gelangen.

Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Creditanstalt und bei der Liquidatur der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen ausgefolgt.

Wien, im Dezember 1886. (59)
Der Verwaltungsrath.

---

7. Submissionen.

Verdingung von Kohlen-Kippwagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 24 Stück dreirädrige eiserne Kohlen-Kippwagen für Kohlen-Ladebühnen auf den Bahnhöfen Posen und Neisse beschafft werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 3 ℳ unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kohlen-Kippwagen“ zu dem am Sonnabend, den 15. Januar 1887, Vormittags 11 Uhr, anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 30. Dezember 1886. (60)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Mit dem 1. Januar 1887 tritt im diesseitigen Kontrol- und Abrechnungswesen folgende Neuordnung in Kraft:

Die mit „Kontrol- und Abrechnungsbüreau“ bisher bezeichnet gewesene Dienststelle wird aufgehoben; statt ihrer werden zwei dergleichen mit der Bezeichnung

„Verkehrskontrole I und II“

eingerichtet.

Der Verkehrskontrole I fallen alle auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck bezüglichen Arbeiten,

der Verkehrskontrole II alle diejenigen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen, Thieren, sowie von Gütern zu.

Dresden, am 30. Dezember 1886. (61)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 2. 1887.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 28 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redakteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 18.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Januar 1887.

Inhalt:

Die Simplonbahn.

Die im März 1886 durch Beauftragte der 5 Kantone der Französischen Schweiz: Freiburg, Waadtland, Wallis, Genf und Neuchâtel, der Westschweizerischen und Simplonbahngesellschaft und der neuen Bank der Schweizerischen Eisenbahnen mit der Prüfung der verschiedenen, für die bereits seit langer Zeit erörterte Simplonbahn aufgestellten Entwürfe betraute Sachverständigenkommission hat das Ergebniss ihrer Arbeiten in einem ausführlichen Berichte niedergelegt, welcher kürzlich der Oeffentlichkeit übergeben ist.*) Der Kommission gehörten an die Herren Ernest Polonceau, Oberingenieur des Betriebes der Orléansbahn in Paris, Doppler, Oberbaurath und Oberinspektor der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, W. Huber, Civilingenieur in Paris und J. Dumur, Civilingenieur in Lausanne.

*) Rapport des experts sur le percement du Simplon, Lausanne, imprimerie Adrien Borgeaud, Cité-Derriere, 26; 1886.

In der Einleitung des Berichtes wird zunächst im allgemeinen das Verhältniss der Simplonlinie zu der St. Gotthard- und Mont Cenisbahn gestreift. Wenngleich darauf hingewiesen wird, dass es keine bestimmte Regel gibt, nach welcher sich die Vertheilung des Verkehrs auf zwei Verkehrsstrassen vollzieht, da dieselbe von besonderen Bedingungen, Kosten, Zeitaufwand, Zollformalien, Nationalitätsfragen und sonstigen Umständen abhängig ist, so werden die besonderen, bei der Simplonlinie in Frage kommenden Verhältnisse doch für ausreichend erachtet, um aus denselben wichtige Schlüsse hinsichtlich der Verkehrsbedeutung dieser Bahn zu ziehen. Diese Muthmassungen werden aus der nachstehenden Zusammenstellung der wirklichen und nach den Formeln von Amiot, Ingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, berechneten virtuellen Entfernungen verschiedener wichtiger Orte je nach der Benutzung der einen oder der anderen der bezeichneten Alpenstrassen hergeleitet.

Linie	Belfort-Mailand			Paris-Mailand			Boulogne-Piacenza			Basel-Mailand			Basel-Genua			Belfort-Genua		
	Wirkliche Entfernung	Virtuelle Verlängerung	Virtuelle Entfernung	Wirkliche Entfernung	Virtuelle Verlängerung	Virtuelle Entfernung	Wirkliche Entfernung	Virtuelle Verlängerung	Virtuelle Entfernung	Wirkliche Entfernung	Virtuelle Verlängerung	Virtuelle Entfernung	Wirkliche Entfernung	Virtuelle Verlängerung	Virtuelle Entfernung	Wirkliche Entfernung	Virtuelle Verlängerung	Virtuelle Entfernung
	in Kilometern																	
Mont Cenis	719,70	118,80	838,50	945,70	110,30	1 056,00	1 268,53	110,30	1 378,83	704,00	186,54	890,54	719,93	201,64	921,57	735,68	133,90	869,58
Simplon:																		
über Arona	525,00	109,74	634,74	834,14	145,13	979,27	1 156,48	135,19	1 291,67	497,71	105,64	603,35	—	—	—	—	—	—
über Gozzano	540,85	120,74	661,59	850,00	156,13	1 006,13	1 160,26	146,19	1 306,45	513,56	116,64	630,20	606,07	131,74	737,81	686,73	134,84	821,57
Gotthard:																		
über Luzern-Mülhausen	465,77	159,32	625,09	908,67	159,37	1 068,04	1 188,20	159,32	1 347,52	379,06	159,32	538,38	520,97	133,09	654,06	607,14	133,09	740,23
Delle	480,10	178,02	658,12	923,00	178,02	1 101,02	1 202,53	178,02	1 380,55	—	—	—	—	—	—	621,47	151,79	773,26
über Aarau-Rapperswyl-Mülhausen	452,23	160,52	612,75	895,67	160,52	1 056,19	1 175,20	160,52	1 335,72	366,60	160,52	527,12	507,97	134,29	642,26	594,14	134,29	728,43
Delle	466,56	179,22	645,78	910,00	179,22	1 089,22	1 189,53	179,22	1 368,75	—	—	—	—	—	—	608,47	152,99	761,46

Auf Grund der vorstehenden Nachweisung wird angenommen, dass der Personen- und Güterverkehr zwischen Paris und Mailand, bezw. zwischen Boulogne und Piacenza, welcher sich gegenwärtig über die Mont Cenis- und die St. Gotthardlinie bewegt, demnächst der kürzeren Simplonroute zufallen dürfte, und dass die Reisenden der Verkehrsrichtungen Basel-Genua und Belfort-Mailand der Simplonlinie den Vorzug geben werden, wenn der Verkehr auf derselben sich durch besonders bequeme Einrichtungen, Vermeidung des Wagenwechsels und dergleichen auszeichnet. Um auch den Güterverkehr von den beiden letztgenannten Richtungen und der Linie Basel-Mailand auf die Simplonroute zu ziehen, wird es als nothwendig anerkannt, eine solche Lösung der Frage anzustreben, welche es gestattet, die Nachtheile der grösseren Länge der Strecke durch die Vortheile einer vermehrten Vereinfachung und Schnelligkeit der Beförderung, sowie einer Ermässigung der Tarifsätze, und zwar durch eine stärkere Belastung der Züge, auszugleichen.

Nach den vorstehend angedeuteten, allgemeinen Erörterungen geht der Bericht zur Prüfung der einzelnen in Frage kommenden Vorschläge über.

Mit Recht wird zunächst die Anwendung des Fell'schen Systems für die Simplonlinie als unzulässig bezeichnet; dasselbe ist für letztere, seit die Tunnel durch den Mont Cenis und durch den St. Gotthard bestehen, eine thatsächliche Unmöglichkeit. Ebensowenig konnte der bekannte und mehrfach besprochene Entwurf von Agudio den Beifall der Herren Sachverständigen finden. Nach diesem Entwurfe wird die im ganzen 24 km lange Simplonstrecke zwischen Brieg und Gondo in vier Abschnitte von je 6 km Länge eingetheilt, deren Betrieb als besondere, auf einander folgende Seilbahnen zwar unabhängig von einander, jedoch derartig gedacht ist, dass der zu befördernde Zug von einem Abschnitte auf den anderen übergeht. Obwohl Agudio rechnungsmässig die Möglichkeit nachgewiesen hat, dass unter Annahme einer täglichen Betriebszeit von 20 Stunden und einer auf dieselben gleichmässig vertheilten zulässigen Anzahl von 30 Zügen in beiden Richtungen (10 Personen- und 20 Güterzügen) der für die Simplonlinie veranschlagte Verkehr zu bewältigen sein würde, so dürfte die Unzulässigkeit dieses Systems für eine internationale Verkehrsstrasse mit Rücksicht auf die mit demselben verbundenen Eigenthümlichkeiten, welche in dem Berichte beleuchtet werden, doch als zweifellos anzusehen sein. Ebenfalls gewichtige und im einzelnen begründete Bedenken liegen gegen ein von dem Oberst de Bange namens der „Société des anciens établissements Cail" vorgeschlagenes Projekt vor, welches seitens der Kommission unter gewissen Voraussetzungen und unter anderen Verhältnissen zwar als durchführbar, in dem vorliegenden Falle jedoch für die Anforderungen des Verkehrs und des Betriebes als durchaus ungeeignet bezeichnet wird.

Nach eingehender Prüfung und Vergleichung der verschiedenen vorhandenen Projekte ist die Kommission einstimmig zu dem Ergebnisse gelangt, dass den bei der Simplonbahn in Frage kommenden Interessen lediglich durch einen tiefgelegenen, in gewöhnlicher Weise betriebenen Tunnel entsprochen werden könne. Unter den bezüglichen Vorschlägen erscheint der 20 km lange Tunnel ganz besonders vortheilhaft, falls das erforderliche Baukapital zur Verfügung gestellt werden kann; anderenfalls wird die Ausführung des 16 km langen Tunnels empfohlen. Ein wesentliches Gewicht wird hierbei darauf gelegt, dass die Zufahrtsrampen möglichst nur eine Neigung von 2, höchstens von 3 mm auf das Meter erhalten, da, je steiler die Rampen sind, um so schwächer die zu befördernde Last und um so beträchtlicher die Entwickelung von Rauch, schädlichem Gas und Wasserdampf ist. Mit zweifellosem Rechte wird darauf hingewiesen, dass es zweckmässig sein dürfte, das zulässige Maximum des Baukapitals auf die Tunnelanlage, auf die Zufahrtslinien jedoch nur das unabweisbare Minimum desselben zu verwenden, da an dem einmal vorhandenen Tunnel wesentliche Aenderungen nicht ohne Schwierigkeiten vorgenommen werden können, während etwa wünschenswerthe Verbesserungen an den Zufahrtslinien auch nachträglich unschwer statthaft sind.

Hinsichtlich des — zunächst eingleisig gedachten — Tunnelbetriebes werden 4 verschiedene Fälle erörtert. Für den anfänglich nur schwachen Verkehr wird die eingleisige Ausführung der Strecke zwischen Viège (Visp) und Domo d'Ossola unter Vermeidung aller entbehrlichen Kunstbauten und Erdarbeiten und die Anlage je eines Nebengleises an jeder Seite der Tunnelöffnung zum Aufstellen der für die Unterhaltungsarbeiten bestimmten Wagen und Maschinen für ausreichend erachtet; die Züge würden zunächst ohne Fahrtunterbrechung zwischen den genannten Orten verkehren, im Bedarfsfalle jedoch Haltestellen bei Iselle (oberhalb von Brieg), bei Varzo und bei Crevola erhalten. Bei mittlerem Verkehr würden die Züge stärker zu belasten und erforderlichenfalls auf den Steigungen von Viège bis zur nördlichen Tunnelöffnung bezw. von Domo d'Ossola bis zur südlichen Tunnelmündung unter Heranziehung einer nicht angekuppelten Schiebemaschine, in dem Tunnel selbst lediglich durch die Zugmaschine zu befördern sein. Bei starkem Verkehr sind Nebengleise an den beiden Tunnelmündungen zur Aufstellung von Zügen und Maschinen anzulegen, während der Tunnel mit der zulässigen grössten Belastung zu befahren ist. Bei noch weiterer Zunahme des Verkehrs wird der zweigleisige Ausbau der Strecken von Viège bis zur Nordöffnung und von Domo d'Ossola bis zur Südöffnung des Tunnels und eine Erweiterung der Gleisanlagen auf beiden Seiten desselben in Aussicht zu nehmen sein. Unter der Voraussetzung, dass die Hälfte der Tageszeit durch den Personenverkehr und von den verbleibenden 12 Stunden zwei durch sonstige Ursachen in Anspruch genommen werden, dürften immerhin noch im Laufe des Tages in jeder Fahrtrichtung 10 Güterzüge mit einer mittleren Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde durch den eingleisigen Tunnel zu befördern sein. Da eine unter den vorliegenden Verhältnissen der Berechnung zu Grunde zu legende Maschine mit 8 gekuppelten Rädern und 56 t Adhäsionsgewicht 800 t brutto, d. h. während eines Tages 8 000 t und während eines Jahres 2 920 000 t befördert, so würde unter Annahme einer Nutzlast von 50 pCt. das Gewicht der transportirten Güter im Jahre 1 460 000 t betragen können, während durch den St. Gotthardtunnel im Jahre 1885 nur 425 000 Gütert befördert worden sind.

Sehr eingehend und unter Hinweisung auf die bezüglichen Verhältnisse des St. Gotthard- und des Mont Cenistunnels ist die Frage der Lüftung des ungewöhnlich langen Tunnels, und zwar unter Berücksichtigung einer eingleisigen und einer zweigleisigen Ausführung desselben, erörtert worden. Die Lüftung des St. Gotthardtunnels, dessen Höhenunterschied 36 m beträgt, ist trotz des beträchtlichen Verkehrs und der Steigungen von 5,8 ‰ eine selbstthätige und einfache. Bei dem Mont Cenistunnel sichert der beträchtliche Höhenunterschied von 132,50 m zwischen den beiden Mündungen, sowie der wesentliche Temperaturunterschied der äusseren und der inneren Luft eine hinreichende Ventilation, welche seit der Betriebseröffnung des Anschlusses von Modane trotz der hierdurch bedingten Verlängerung des Tunnels noch verbessert worden ist. Höchstens an 3 oder 4 Tagen im Jahre erweist der natürliche Luftzug bei aussergewöhnlichen Witterungsverhältnissen sich als unzureichend; die Züge werden alsdann geringer belastet, damit sie den Tunnel bei schwachem Feuer und mit grösserer Geschwindigkeit durchfahren können. Bei Personenzügen sind künstliche Mittel behufs Lüftung des Tunnels bisher noch nicht nöthig gewesen. Für alle Fälle jedoch sind in Modane Aspiratoren und in Bardonnèche 7 Kompressoren nach dem System Sommeiller aufgestellt; von letzteren sind 5 beständig im Betriebe, 1 in Reserve und 1 bereits seit längerer Zeit ausser Dienst. Diese Kompressoren liefern binnen 24 Stunden 7 500 cbm Luft von je 4 Atmosphären Druck oder 30 000 cbm nicht verdichtete Luft, d. h. $^1/_{18}$ des Tunnelinhalts. Zur Erneuerung der Luft im Tunnel auf künstlichem Wege würden somit 18 Tage erforderlich sein.

Die Herren Sachverständigen sind der Ansicht, dass für den Simplontunnel sowohl bei eingleisiger, als auch bei zweigleisiger Ausführung desselben die natürliche Lüftung ausreichend sein dürfte; zur Beruhigung des Publikums wird jedoch empfohlen, in Abständen von je 1 km Schutzkammern für komprimirte und im Bedarfsfalle zu verwendende Luft anzulegen, welche von den, an beiden Tunnelmündungen aufzustellenden Kompressoren geliefert wird. Behufs Verringerung der von Rauch und Gasen herrührenden schädlichen Einwirkungen hat ausserdem ein Kommissionsmitglied, Herr Polonceau, eine eigenartige Einrichtung vorgeschlagen. Dieselbe besteht in einem, am Scheitel oder an der Seite des Tunnels anzubringenden, durch Klappen geschlossenen Rohre oder Kanale, welchem der Rauch und die Gase aus dem entsprechend zu gestaltenden Lokomotivschornsteine zugeführt, und aus welchem die luftverderbenden Gase etc. mit Hilfe von Ventilatoren abgesogen werden. Für alle Fälle wird indessen auch die Verwendung von Maschinen nach dem Systeme Lamm & Franck für den Personenverkehr eingehend erwogen und rechnungsmässig begründet.

Die bei der Durchbohrung des Simplon zu gewärtigenden Wärmeverhältnisse sind bereits seit längerer Zeit Gegenstand sorgfältiger Erhebungen gewesen. Während bei dem Projekte für den 20 km langen Tunnel vom Jahre 1882 auf höchstens 34 bis 35° Celsius gerechnet wurde, ist die voraussichtliche Maximaltemperatur neuerdings durch Herrn Professor Renevier auf 42° Celsius beziffert. Die Richtigkeit dieser letzteren Annahme wird indessen seitens der Kommission in Frage gestellt. Bei dem 16 km langen Tunnel wird eine Maximaltemperatur von 38 bis 40° Celsius erwartet. Obwohl hiernach bei dem Simplonprojekt in jeden Falle eine höhere Wärmeentwickelung vorausgesetzt werden kann als bei dem St. Gotthard, bei welchem dieselbe bis auf 30,8° Celsius gestiegen ist, so glaubt die Kommission in diesem Umstande doch eine wesentliche Schwierigkeit für die Bohrarbeiten nicht finden zu können. Bei dem St. Gotthardtunnel erwiesen sich nämlich die durch die Wärmeverhältnisse veranlassten Unzuträglichkeiten deshalb so sehr nachträglich, weil die gegen dieselben angeordneten Vorsichtsmassregeln dem Bedürfnisse nicht genügten. Unter Beachtung der in dieser Hinsicht erzielten Erfahrungen und bei zweckmässigen Installationseinrichtungen, welche durch eine reichlich vorhandene Wasserkraft unterstützt werden, dürften bei dem Simplontunnel die an anderen Stellen gemachten Fehler zu vermeiden sein. Zu bemerken ist hierbei, dass die Temperatur des St. Gotthardtunnels sich binnen 2 Jahren um 7° Celsius vermindert hat, und die Annahme erscheint gerechtfertigt, dass auch bei dem Simplontunnel durch energische bezügliche Massnahmen eine Herabminderung der Wärme herbeigeführt werden kann. Zu diesem Behufe stehen verschiedene Hilfsmittel zur Verfügung, welche entweder einzeln oder auch in Verbindung mit einander zur Anwendung gelangen können, und zwar die einfache Lüftung, die Aussprengung fein vertheilten Wassers, die Verwendung von Eis, verdichteter Luft und dergleichen.

Die für die Bohr- und Lüftungsarbeiten vorhandene Wasserkraft wird mindestens auf der Südseite des Tunnels bei Niedrigwasser auf 6300 und bei Mittelwasser auf 8100, auf der Nordseite auf 5952 und bei etwaiger Herstellung einer Anstauung der Rhône auf 10560 theoretische Pferdekräfte veranschlagt, während beispielsweise bei dem St. Gotthardtunnel die verfügbare Wasserkraft auf der Seite von Airolo nur 400 Pferdekräfte betrug. Im übrigen wird noch auf die Möglichkeit einer Verwerthung der Elektrizität behufs zweckmässiger und billiger Uebertragung der Bewegungskraft aufmerksam gemacht.

Mit Einstimmigkeit werden seitens der Kommission die folgenden Masse für den kreisförmig abzuschliessenden Tunnel empfohlen:

Lfde. No.	Bezeichnung	a) bei eingleisiger Ausführung	b) bei doppelgleisiger des Tunnels
1	Scheitelhöhe (von Schienenunterkante ab gemessen)	6,50 m	6,10 m
2	Lichtweite zwischen den Widerlagern	5,50 m	8,20 m
3	Ganzes Tunnelprofil	32,75 qm	42,52 qm

Mit Rücksicht auf die sehr erhebliche Ersparniss bei eingleisiger Ausführung des Tunnels gegenüber der zweigleisigen, welche beispielsweise bei 15 bis 16 km Länge bereits auf 9 bis 10 Millionen Francs veranschlagt wird, glaubt die Kommission die eingleisige Herstellung des Simplontunnels trotz der vielfachen und wohlbekannten Bedenken gegen eine solche befürworten zu sollen. Bei Herstellung der blossen Bogenwölbung für zwei Gleise und des übrigen unteren Tunnelprofils für ein Gleis wird die Kostenersparniss gegenüber der ganzen zweigleisigen Ausführung auf 5 bis 6 Millionen Francs angegeben. Allein auch eine solche Lösung hat den Beifall der Herren Sachverständigen nicht gefunden, da eine im Laufe der Zeit vielleicht erforderliche Erweiterung des Profils für zwei Gleise bei alsdann voraussichtlich starkem Verkehre mit erheblichen Unzuträglichkeiten und möglichenfalls mit Gefahren für den Betrieb verbunden sein würde. Die mit Vorbehalt angegebene Ersparniss erscheint ausserdem nicht sicher und könnte durch die Beschaffenheit des zu durchbohrenden Gesteins leicht verringert werden.

Hinsichtlich der Linienführung hat die Kommission das von dem Herrn Chefingenieur Meyer aufgestellte Projekt mit einem 16 km langen Tunnel empfohlen. Die Kosten der Ausführung desselben werden bei eingleisigem Tunnel zu 52948960 Francs, bei zweigleisigem Tunnel (jedoch nur einem verlegten Gleise!) zu 62319600 Frcs. berechnet; hierzu kommen noch die Kosten für die Beschaffung und Verzinsung des Baukapitals. Durch eine Verminderung der Scheitelhöhe des eingleisigen Tunnels von 6,50 m auf 6,10 m würden sich die Herstellungskosten desselben um etwa 1200000 Frcs., also auf 51750000 Frcs. ermässigen.

Die Bauzeit wird unter der Voraussetzung, dass im Inneren des Tunnels die Wärmeverhältnisse nicht besondere Schwierigkeiten verursachen, auf 6 Jahre veranschlagt. K—e.

Statistische Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete für das Jahr 1885.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat einen Nachweis*) über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete für das Jahr 1885 aufgestellt, welcher einen interessanten Ueberblick über die Aufnahme, welche diese Einrichtung bei dem Publikum gefunden hat, gewährt. Dass dieselbe, wie man in solchen Fällen zu sagen pflegt, einem Bedürfnisse entsprochen hat, ist ebensowohl aus dieser Vorlage ersichtlich, wie dasselbe auch andererseits durch den, auf der diesjährigen Generalversammlung des Vereins in Stuttgart gefassten und inzwischen gültig gewordenen Beschluss, nach welchem diese Einrichtung vorläufig bis zum Schlusse des Jahres 1890 bestehen bleiben soll, bestätigt worden ist.

Die Nachweisung umfasst die — seither bekanntlich auf das ganze Jahr ausgedehnte — Ausgabezeit vom 1. Mai bis Ende Dezember. An dem Verkehre betheiligt waren 36 Deutsche, 22 Oesterreichisch-Ungarische, 6 Niederländische und Luxemburgische Verwaltungen, sowie die Grosse Belgische Centraleisenbahn und die Rumänische Staatseisenbahn mit einer Tariflänge der Bahn für den Personenverkehr (einschliesslich der Länge des Wasserweges der bei den betreffenden Verwaltungen

*) Im September v. J. den Vereinsverwaltungen übersandt.

aufliegenden Koupons für Dampfschiffstrecken) von im einzelnen 30 620, 19 063, 1 964, 302 und 1 016 und im ganzen 52 965 km. Ausgegeben wurden überhaupt 136 251 kombinirbare Billete, von welchen auf die I. Klasse 3 318 = 2,44 pCt., auf die II. Klasse 70 540 = 51,77 pCt. und auf die III. Klasse 62 393 = 45,79 pCt. entfallen. Die Gesammtzahl umfasst 1 745 Billete für Kinder. Die Deutschen Bahnen sind an derselben mit 102 470 Billeten, einschliesslich 1 371 für Kinder, also mit 75,21 pCt. betheiligt. Im ungefähren Durchschnitte war hiernach auf je 75 Erwachsene 1 Kind zu zählen. Von den Billets entfielen:

1. 4 888 = 3,59 pCt. auf Entfernungen bis 600 km,
2. 16 479 = 12,09 „ „ von 601 bis 700 km,
3. 36 149 = 26,53 „ „ „ 701 „ 1 000 „
4. 44 526 = 32,68 „ „ „ 1 001 „ 1 500 „
5. 21 973 = 16,13 „ „ „ 1 501 „ 2 000 „ und
6. 12 236 = 8,98 „ „ über 2 000 km.

Für die Entfernungen von 701 bis 1 500 km sind demnach 59,21 pCt. der sämmtlichen Billets verausgabt worden.

Letztere umfassten an e i g e n e n, d. h. solchen Koupons, welche im Hauptverzeichnisse unter der Firma der betreffenden Verwaltungen m i t N u m m e r n aufgeführt (nicht bloss n a c h r i c h t l i c h vermerkt) sind, im ganzen 2 417 431 Stück, und zwar 80 619 = 3,34 pCt. für die I., 1 378 532 = 57,02 pCt. für die II. und 958,280 = 39,64 pCt. für die III. Klasse. Auf dieselben sind 170 043 459 Personenkm zurückgelegt, und zwar 6 237 803 = 3,67 pCt. in der I., 98 761 470 = 58,08 pCt. in der II. und 65 044 186 = 38,25 pCt. in der III. Klasse. Die aus den abgesetzten eigenen Koupons erzielten Gesammteinnahmen betragen 7 252 400 *M.*, darunter 390 041 = 5,38 pCt. für die I., 4 763 504 = 65,68 pCt. für die II. und 2 098 855 = 28,94 pCt. für die III. Klasse. An dem in Rede stehenden Verkehre ist hiernach die II. Klasse in jeder Beziehung am meisten betheiligt. Auf die Deutschen Bahnen entfallen im übrigen 74,47 pCt. der Gesammteinnahmen. Letztere vertheilen sich wie folgt:

	a) bei sämmtlichen betheiligten Bahnen	b) bei den betheiligten Deutschen Bahnen
	pCt.	pCt.
auf den Monat Mai	9,09	9,22
„ „ „ Juni	11,67	11,53
„ „ „ Juli	24,66	25,01
„ „ „ August	24,38	23,59
„ „ „ September	12,77	12,67
„ „ „ Oktober	6,54	6,38
„ „ „ November	4,24	4,20
„ „ „ Dezember	6,65	7,40
	100,00	100,00

Die in den einzelnen Monaten ersichtlichen Schwankungen dürften im natürlichen Zusammenhange mit denjenigen des Reiseverkehrs (insbesondere des Vergnügungsverkehrs) überhaupt stehen. Die höchsten antheiligen Einnahmen aus den kombinirbaren Rundreisebilleten, 887 274 *M.* = 12,23 pCt. der Gesammteinnahme, entfallen auf die Bayerischen Staatsbahnen; die Erklärung hierfür ist unschwer in der günstigen geographischen Lage Bayerns inmitten der an diesem Verkehre betheiligten Bahnen zu finden. K—e.

Eine Gefahr für Damen beim Aussteigen aus Personenwagen.

Die Mittheilung in No. 98 S. 1038, Jahrg. 1886, mit der gleichlautenden Ueberschrift gibt uns Veranlassung zu der Mittheilung, dass allerdings einige Bahnverwaltungen in früheren Jahren bereits die Gefahr des Hängenbleibens der Kleider an den hinteren Ecken der oberen Tritte an Personenwagen für so gross erachteten, dass geeignete Schutzmassregeln angeordnet wurden. Von den uns bekannt gewordenen scheint das Einfachste und Billigste durch die nachfolgend beschriebene Einrichtung getroffen worden zu sein.

Das zur Sicherung der äusseren Kanten des Trittes gegen Abrundung durch Abnutzung sowie gegen Aufspalten der Bretter angewendete Bandeisen wird in der geradlinigen Verlängerung der kurzen rechts- und linksseitigen Begrenzungen des Trittes bis zum Langträger geführt und nach entsprechender Kröpfung auf oder unter dem Fusse desselben befestigt. Die gefährlichen hinteren Ecken dieser Tritte sind dadurch vollkommen unschädlich gemacht, ohne dass gleichzeitig irgend eine andere Unbequemlichkeit, als Verdeckung der Untergestellanschriften und dergleichen in den Kauf zu nehmen wäre. Wie allgemein üblich wird das Bandeisen durch Holzschrauben mit versenkten Köpfen auf den Trittbrettern befestigt.

Eine weitere Gefahr, mit den Kleidern hängen zu bleiben, bieten nicht selten die Plattformen der Durchgangswagen und zwar in den bisweilen an den Wagenstirnwänden angebrachten Haken zum Einlegen der die Stirnwandplattform abschliessenden Ketten. Diese Haken liegen in solcher Höhe, dass der Aermel das meist betroffene Stück der Kleidung ist. Wenngleich hierdurch selten eine Gefahr für die leibliche Gesundheit herbeigeführt werden mag, so kann doch der Sache mit Rücksicht auf die hieraus thatsächlich schon entstandenen Ersatzanforderungen nicht eine gewisse Bedeutung abgesprochen werden. In höchst einfacher Weise ist diesem Uebel, wenn auch nicht ganz, so doch zum grössten Theile dadurch abzuhelfen, dass der Haken an der frei herabhängenden Kette und die Oese an der Wagenstirnwand angebracht wird. Ganz würde dem Missstande durch Versenkung der Oese in die Wagenstirnwand abzuhelfen sein. —y—

Die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen
im Geschäftsjahre 1885.

(Schluss aus No. 100, Jahrg. 1886.)

Mit dem 1. Juli 1882 eröffnete die Direktion für Staatseisenbahn-Betrieb ihre Wirksamkeit. Derselben folgte am 1. August 1884 die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Auf Grund des für die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn erflossenen Gesetzes vom 23. Dezember 1881 wurde das finanzielle Ergebniss dieser Bahn im Jahre 1881 und im I. Semester 1882 für Rechnung des Staates übernommen.

Mit Ablauf des Jahres 1885 besteht demnach der Staatseisenbahn-Betrieb r e c h n u n g s m ä s s i g 5 Jahre. Dieser Umstand, sowie die mannigfachen Erörterungen, welchen das finanzielle Resultat dieses neu eingerichteten Zweiges der Staatsverwaltung unterzogen wird, legen es nahe, aus Anlass des vollendeten Quinquenniums, an dieser Stelle Material zu liefern für die Lösung der sich in dieser Beziehung aufdrängenden Fragen:

1. Wie stellt sich die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen im Vergleiche mit der Administration grösserer noch gegenwärtig unter der Leitung von selbständigen Direktionen stehenden Oesterreichischen Privatbahnen?

2. Werden die Oesterreichischen Staatsbahnen im Staatsbetriebe theuerer verwaltet, als unter den ehemaligen Verwaltungen der einzelnen Linien?

3. Ist durch die Feststellung neuer Tarife ein nachtheiliger Einfluss auf die Einnahmen genommen worden?

4. Welche Zuschüsse mussten vom Staate in jedem der Jahre 1881—1885 gegenüber denjenigen pro 1880 geleistet werden?

ad 1. Der Vergleich mit anderen Oesterreichischen Eisenbahnen wird am besten durch die Repartition der Betriebsausgaben auf die entfallenden Bahn-, Zug-, Achs- und Brutto-Tonnenkilometer durchgeführt. Legt man dabei das Jahr 1885 gleichmässig zu Grunde, so ergibt sich nach den veröffentlichten Geschäftsberichten als durchschnittliche Ausgabe

	pro Bahnkm fl.	pro Zugkm fl.	pro Achskm kr.	pro 1000 Bruttotkm fl.
bei der Südbahn*)	7 317,84	1,005	2,5	5,12
bei der Nordwestbahn, garantirte Linien	5 813,95	1,058	3,2	6,07
bei der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch., Oesterr. Netz, alte Linien**)	7 379,73	1,122	†)	4,63
bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	12 853,91	1,490	2,3	4,29
bei der Carl - Ludwig Bahn	6 473,49	1,486	2,8	5,14
bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	6 458,69	1,758	4,2	8,08
bei den K. K. Oesterr. Staatsbahnen, alle 4 Gruppen zusammen	5 115,34	1,012	3,3	6,22

*) Bei der Südbahn mussten die Daten für das Gesammtnetz genommen werden, weil für die Ungarischen Linien gesonderte Nachweise nicht bestehen.

**) Für das Ergänzungsnetz existiren nur rechnungsmässig entwickelte Ziffern.

†) Die geleisteten Achskilometer sind im Geschäftsberichte nicht ausgewiesen.

Hieraus geht hervor, dass die Auslagen pro Bahnkilometer bei den Staatsbahnen am geringsten sind, dass sie pro Zugkilometer weniger betragen als bei den übrigen Bahnen, mit Ausnahme der Südbahn, bei welcher sie nahezu die gleichen sind, und dass sie nur rücksichtlich der Achskilometer, bezw. der Brutto-Tonnenkilometer, sich höher stellen, als bei den anderen Bahnen (exkl. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn), was vorzugsweise in dem schwierigen Betriebe auf den Gebirgsstrecken*) seinen Grund hat.

ad 2. Ein Vergleich auf Basis des Betriebskoëffizienten (Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen) erscheint bei der ausserordentlichen Verschiedenheit der denselben wesentlich beeinflussenden Einnahmen (Südbahn 18 234,87 fl., Nordwestbahn, garantirtes Netz 12 123,45 fl., Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft altes Netz 18 283,99 fl., Nordbahn 31 259,59 fl., Carl-Ludwig Bahn 11 668,50 fl., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn 8 298,22 fl., Oesterreichische Staatsbahnen, alle 4 Gruppen zusammen, 8 337,49 fl. pro Kilometer) nicht zutreffend.

Bei einem Vergleiche der finanziellen Ergebnisse des Jahres 1885 mit jenen des letzten Jahres vor der Verstaatlichung (1880) resultirt, wenn beiderseits, sowohl Einnahmen als Ausgaben der Prag-Duxer- und der Dux-Bodenbacher Bahn,**) dann der Mährischen Grenzbahn, ungarantirte Linie,**) endlich der Pilsen-Priesener Bahn und der Bodensee-Schifffahrt in Abzug gebracht werden, pro 1880 ein Ueberschuss von 10 662 858 fl. und pro 1885 ein solcher von 12 158 704 fl. Allerdings ist das Betriebsnetz im Jahre 1885 um 895 Betriebskm länger gewesen als im Jahre 1880. Wenn man aber erwägt, dass der Ueberschuss der Arlbergbahn nicht bedeutend und der Abgang bei den Staatsbahnen in Galizien jedenfalls ein viel grösserer ist, diese beiden Linien zusammen aber fast ausschliesslich den angeführten Längenzuwachs bilden, dann wird wohl der Schluss statthaft erscheinen, dass das finanzielle Ergebniss der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1885 im Vergleiche zur Verwaltung derselben Bahnen im Jahre 1880 (d. h. vor der Verstaatlichung) zum mindesten kein ungünstigeres gewesen ist.

ad 3. Rücksichtlich der Tarife muss zwischen den Frachten- und Personentarifen unterschieden werden. Bei den s. Z. getrennt entstandenen und nun vereinigten 24 Bahnen hat es fast ebenso viele verschiedene nach Massgabe der Konzessionsbestimmungen aufgebaute Frachtentarife gegeben. Einerseits war es wohlbekannt, dass in dieser dem Laien unentwirrbaren Mannigfaltigkeit der Tarife ein grosses Verkehrshinderniss bestand, und dass von den vielen an die Wirksamkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung geknüpften Wünschen keinem eine grössere Berechtigung zuerkannt werden konnte, als dem Begehren nach einem einheitlichen Tarife mindestens bei den unter einer Verwaltung stehenden Bahnen. Andrerseits drängte auch der Umstand zu einer Unifizirung der vorgefundenen Tarife, dass mit der Verstaatlichung die Berufung auf konzessionsmässige Bestimmungen entfiel und daher auch von diesem Standpunkte aus, nach einer neuen, thunlichst gleichmässigen Basis gesucht werden musste. Hierbei hat sich die Staatseisenbahn-Verwaltung allerdings nicht für berufen angesehen, eine allgemeine Erhöhung vorzunehmen, obwohl dieselbe in manchen Relationen und für bestimmte Artikel nicht vermieden werden konnte. Ebenso ist, wo dies thunlich war, eine Ermässigung hintangehalten worden. Dagegen erfolgte in jenen Fällen eine Herabsetzung, wo der Normaltarif selten oder nie zur Anwendung gelangte und Ausnahmetarife sowie Refaktien die Regel bildeten. Es ist keineswegs verkannt worden, dass mit der gänzlichen Abschaffung der Refaktien der grösste Uebelstand beseitigt würde, welcher dem Oesterreichisch-Ungarischen Tarifwesen anhaftet. Das liegt jedoch nicht in der Macht des nur theilweise durchgeführten Staatseisenbahn-Betriebes. Wohl aber sollte bei dieser neuerlichen Etablirung die thunlichste Einschränkung auf dem eigenen Gebiete angestrebt werden. Die auf dieser Grundlage errichteten Normaltarife sind nun gegen die niedersten Tarife der in den Staatsbetrieb übernommenen Hauptbahnen (z. B. der Kaiserin Elisabethbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn) keineswegs sehr abweichend. Sie fanden auch nur schwer die Zustimmung des zur Vorberathung mitberufenen Staatseisenbahnrathes. Desgleichen haben auch das Publikum und die jeweils interessirten Kreise sowohl vor- als nachhinein um weitergehende Zugeständnisse petirt, ohne dass denselben entsprochen werden konnte. Allein darüber, dass im Gebiete der Oesterreichischen Staatsbahnen mit sehr geringen Ausnahmen ein einheitlicher Tarif aufgestellt wurde, herrschte allgemeine Zufriedenheit, und darf dieser Vorzug in der That für das Frachtentarif-System der Oesterreichischen Staatsbahnen in Anspruch genommen werden. Auch hat sich die Wirkung in der Abnahme der Fälle von gewährten Refaktien gezeigt, deren es bei den nunmehr im staatlichen Betriebsnetze vereinigten Bahnen im Jahre 1882 (da noch die alten Tarife bestanden) 898, im Jahre 1884 nur 470 und und im Jahre 1885 nur noch 288 gegeben hat. Bei dieser Tarifbildung wurde das System des Zonentarites zu Grunde gelegt, was keineswegs aus Vorliebe für dieses Prinzip, sondern ausschliesslich aus kommerziellen Rücksichten für eine ausreichende Befruchtung der von Norden nach Süden und von Osten nach Westen langgestreckten Staatsbahnlinien geschehen ist, und weil nur auf diesem Wege die Konkurrenz mit dem Auslande wirksam bekämpft werden konnte. Sehr massgebend war endlich auch die Feststellung einer einzigen Manipulationsgebühr. Während nämlich vor der Vereinigung der verschiedenen Bahnen im Staatseisenbahn-Betriebe jede Eisenbahnverwaltung konzessionsmässig je eine Manipulationsgebühr erhob, ja dasselbe auch bei einzelnen unter einer Verwaltung stehenden Linien geschah, wenn für dieselben getrennte Konzessionen bestanden (die Kaiserin Elisabethbahn erhob z. B. zwischen Budweis-Simbach die Manipulationsgebühr dreimal) — schien es mehr als zweifelhaft, ob nach dem Wegfall der betreffenden konzessionsmässigen Bestimmungen eine derartige Gebühr für eine Manipulation, welche doch nur einmal (bei der Auf- und Abladung) vorgenommen wird, auch ferner mehrfach eingehoben werden darf, so dass z. B. für ein aus dem Norden Böhmens kommendes, über Pontafel oder Bregenz austretendes, ununterbrochen auf den eigenen Linien rollendes Gut die achtfache Manipulationsgebühr einzuheben gewesen wäre. Die Staatseisenbahn-Verwaltung glaubte nicht zweifeln zu sollen, dass hier die Konsequenzen der Vereinigung der verschiedenen Eisenbahnen gezogen, und der Grundsatz der nur einmaligen Manipulationsgebühr für jede Expedition aufgestellt werden müsse. Damit ist nun in der That eine Verwohlfeilung, nicht des Normaltarifes, wohl aber der Expedition eingetreten; und ist der diesfällige, durch die Vereinigung gebotene Ausfall grösser als die anderen, durch das neue Tarifsystem herbeigeführten Einbussen.

Rücksichtlich der Wirkung der auf dieser Basis errichteten Tarife muss betont werden, dass — trotz des allgemeinen Niederganges der Geschäfte, der Reduzirung des Exportes auf ein Minimum und des Rückganges der Einnahmen bei fast allen Oesterreichischen Eisenbahnen — diese Erscheinung auf den Oesterreichischen Staatsbahnen nicht nur nicht eingetreten ist, vielmehr eine allmähliche Besserung der Einnahmen, und zwar insbesondere aus dem durch das eingeführte Tarifsystem wesentlich gehobenen Lokalverkehre, konstatirt werden kann. Gegenüber den Ergebnissen des Frachtendienstes im Jahre 1881 (als dem letzten vor der Einführung der neuen Tarife) hat das staatliche Betriebsnetz (exkl. der neugebauten Strecken und der beiden Duxer Bahnen, auf welchen letzteren eine Tarifermässigung nicht eingetreten ist) von Jahr zu Jahr eine Zunahme der beförderten Frachtmengen wie auch eine Steigerung der daraus stammenden Einnahmen aufzuweisen, und zwar im Jahre 1882 um 3 434 630 fl. oder 16,28 pCt., im Jahre 1883 um 3 212 684 fl. oder 15,22 pCt., im Jahre 1884 um 2 616 954 fl. oder 12,40 pCt. und im Jahre 1885 um 2 906 651 fl. oder 14,22 pCt.

Rücksichtlich der Personentarife machten sich ähnliche Motive geltend; denn auch da war die Verschiedenartigkeit auf die gebotenen Ausnahmefälle einzuschränken. Hierbei wurde allerdings auch eine Reduzirung, und zwar um 12,7 pCt. bei Schnell- und um 16,1 pCt. bei Personenzügen vorgenommen, überdies das System der Tour- und Retour-, sowie der Abonnementskarten, zur Herstellung gleicher Verhältnisse, allen Stationen zugänglich gemacht. Hierdurch wurde nun die Gleichstellung der Personentarife bei den Oesterreichischen Staatsbahnen mit denen in Süd- und Norddeutschland und dadurch die Steigerung der Frequenz bis zu jener Dichtigkeit angestrebt, deren sich Länder mit mässigeren Personentarifen erfreuen. Die damit gleichzeitig eintretende Nothwendigkeit der Vermehrung von Zügen glaubte man nicht vorsehen zu müssen, nachdem eine vieljährige Beobachtung zeigte, dass die Ausnützung der bei den laufenden Zügen vorhandenen Sitzplätze nur 21—25 pCt. beträgt, also so gering ist, dass noch für eine sehr grosse Steigerung der Frequenz ausreichender Raum vorhanden ist. Bei dieser Massregel waltete also die Absicht vor, die mit einer grösseren Frequenz verbundenen volkswirthschaftlichen Zwecke, ohne Erhöhung der Auslagen, zu fördern und zugleich die eigenen Einnahmen zu steigern. Beide Zwecke wurden erreicht, denn die Frequenz stieg gegen 1881 (dem letzten Jahre vor der Tarifherabsetzung) bei den jeweilig im Staatsbetrieb gestandenen Bahnen (exkl. der neugebauten Strecken und der beiden Duxer Bahnen): im Jahre 1882 um 1 443 026, im Jahre 1883 um 3 180 658, im Jahre 1884 um 6 298 307 und im Jahre 1885 um 7 597 265 Personen. Die Einnahmen betrugen 1882 um 23 000 fl. oder 0,40 pCt. weniger, dagegen mehr im Jahre 1883 um 275 741 fl. oder 4,66 pCt., im Jahre 1884 um 861 037 fl. oder 9,32 pCt. und im Jahre 1885 um 1 189 839 fl. oder 12,86 pCt., so dass diese Mehreinnahmen in einer Zeit allgemeiner

*) Bei dem staatlichen Betriebsnetze machen die schwierigeren Gebirgsstrecken (Steigung von über 1 : 100) 21,5 pCt., dagegen beispielsweise bei der Südbahn 11,1 pCt. der Gesammtlänge des ganzen Netzes aus.

**) Diese Unternehmungen wurden, weil den Staatsschatz nicht berührend, nicht in Vergleich gezogen.

Depression als eine wesentliche Steigerung der Transporteinnahmen erscheinen. Wie bereits erwähnt, ist es nicht nöthig gewesen, für die so gesteigerte Frequenz durch eine Vermehrung der Züge vorzusehen. Wenn also gegen die evident wohlthätigen Konsequenzen der Personentarifherabsetzung eingewendet wird, dass diese grösseren Einnahmen durch anderweitige Auslagen überboten werden, so ist das durch die nach wie vor bestehende unzureichende Ausnützung der vorhandenen Sitzplätze bei den laufenden Zügen widerlegt. Dafür liefert der Umstand, dass Zugvermehrungen noch vor der Tarifherabsetzung stattfanden (Geschäftsbericht 1881, Einleitung) und dass z. B. eine Bahn, welche rücksichtlich des Lokalverkehres mit den in Wien einmündenden staatlichen Linien grosse Aehnlichkeit hat, die Südbahn, 1885 gegen 1881 eine mit einer Preisreduzirung gar nicht im Zusammenhange stehende Mehrleistung von 1 990 000 Personenzugkm aufweist, den kräftigsten Beweis. Auf dem staatlichen Gesammtnetze wurden 1885 gegen 1881 nach Abzug der auf den neugebauten Strecken gefahrenen Züge 4 139 360 Personenzugkm mehr zurückgelegt. Wenn nun für diese Mehrleistung von 4 139 360 Personenzugkm die Kosten mit 40 kr. pro Zugkilometer (erfahrungsgemäss, und insbesonders nach Wegfall der Tarifirung der Regiegüter, ein ausreichender Ersatz für die wirklichen Kosten), angesetzt werden, so resultirt an Mehrkosten ein Betrag von 1 655 744 fl., welcher gegen das obenerwähnte Einnahmenplus von 1 189 839 fl. einen Ausfall von 465 905 fl. bildet, der jedoch keineswegs der Fahrpreisermässigung zugeschrieben werden kann, nachdem für internationale Verbindungen allein 1 202 200 Personenzugkm gefahren werden mussten und auch viele Züge aus lokalen Verkehrsrücksichten, aber durchaus nicht wegen eines infolge der Tarifermässigung eingetretenen Platzmangels bei den sonstigen Zügen, nothwendig wurden.

Bei der fortwährenden Tendenz des Steigens der Frequenz und der Einnahmen ist daher mit Sicherheit zu gewärtigen, dass auch dieser scheinbare Ausfall in Zukunft volle Deckung findet, um so mehr als auf Grund der gemachten Erfahrungen bereits eine Reduktion der minderfrequenten Züge begonnen wurde.

Die Tarifmassregeln der Staatseisenbahn-Verwaltung haben sonach auf eine Vermehrung der Einnahmen aus dem Frachten- und Personentransporte hingezielt. Es bleibt vorbehalten, die Resultate aufmerksam weiter zu verfolgen, um an der Hand gemachter Erfahrungen etwaige Modifikationen durchzuführen, welche ohne Schädigung der volkswirthschaftlichen Zwecke, die eigenen Einnahmen zu steigern vermögen.

ad 4. Zur Beurtheilung des finanziellen Erfolges der Oesterreichischen Staatsbahnen in der Periode 1881—1885 empfiehlt es sich, den Vergleich jedes dieser Jahre mit dem der Verstaatlichung letztvorangegangen Jahre 1880 anzustellen, da dasselbe rücksichtlich der Einnahmen ein mittleres Erträgniss aufweist und innerhalb desselben noch die alten Garantieverhältnisse vorwalteten. Auszuscheiden sind bei diesem Vergleiche die neugebauten Linien: Arlberg- und Galizische Transversalbahn, sowie die Pilsen-Priesener Bahn, weil dieselben im Vergleichsjahre 1880 nicht erscheinen. Bei diesem Vergleiche ergibt sich gegen 1880 eine g e r i n g e r e Anforderung an den Staat

pro 1881 um	260 753 fl.	
„ 1882 „	2 348 929 „	
„ 1883 „	1 211 731 „	
zusammen um		3 821 413 fl.

dagegen eine g r ö s s e r e Anforderung

pro 1884 um	655 fl.	
„ 1885 „	1 238 591 „	
zusammen		1 239 246 „

mithin für die Jahre 1881—1885 z u s a m m e n g e n o m m e n e i n g e r i n g e r e r A n s p r u c h von . . . . 2 582 167 fl.

Hierbei wurde der Fall angenommen, dass bei dem Fortbestande der alten Garantieverhältnisse u. s. w. die Jahre 1881—1885 dieselben finanziellen Ergebnisse geliefert hätten. Wird für die Jahre 1881—1885 auch die bei der Kaiserin Elisabethbahn um 2 035 621 fl. und bei der Kaiser Franz Josefbahn um 844 691 fl., also zusammen um 2 880 312 fl. geringere Leistung an Staats-, Landes-, Bezirks- und Kommunalsteuern (die Elisabethbahn entrichtete im Jahre 1880, die Kaiser Franz Josefbahn im Jahre 1883 das letzte Mal die volle Steuer) in Rechnung gebracht, dann zeigt sich allerdings gegen 1880 ein grösseres Erforderniss von 298 145 fl.

Es muss jedoch hierbei berücksichtigt werden, dass nicht der ganze Betrag von Steuern, sondern eigentlich nur jener Theil als Entfall an S t a a t s einnahmen in Rechnung käme, welcher an S t a a t s steuern nicht gezahlt worden ist. Da derselbe ungefähr 66,65 pCt. der gesammten Steuerleistung, somit 1 919 728 fl. beträgt, so wäre selbst dann, wenn in dieser fünfjährigen Periode die Staatssteuern wie vormals entrichtet worden wären, noch immer ein — im Vergleiche zum Jahre 1880 — um 662 439 fl. geringerer Staatszuschuss in Anspruch genommen worden.

Ueberdies darf bei dieser Betrachtung nicht übersehen werden, dass in dem vorangeführten Jahreserfordernisse Extraordinarien, und zwar:

pro 1881	mit	547 704 fl.
„ 1882	„	562 357 „
„ 1883	„	1 209 274 „
„ 1884	„	592 140 „
„ 1885	„	1 504 119 „
	zusammen von	4 415 594 fl.

enthalten sind, welche bei den 1880 im Garantieverhältnisse gestandenen Bahnen, insoweit dieselben noch offene Baukonti hatten, bei Fortdauer dieses Verhältnisses eben jenen Konti zur Last gefallen wären, so dass der Staat unter den alten Verhältnissen nur die Zinsenlast des vorausgewiesenen Betrages von 4 415 594 fl. zu tragen gehabt hätte, während er dermalen bereits diese ganze Kapitalslasten als solche auf sich genommen hat.

Auch ist zu bedenken, dass bei Fortdauer der alten Garantieverhältnisse der Ueberschuss, welchen die Hauptlinie der Kaiserin Elisabethbahn im Jahre 1882 über die 5 prozentige Verzinsung hinaus erzielte, rund 1 000 000 fl. (Geschäftsbericht 1882, Einleitung), nach den konzessionsmässigen Rechten dieser Gesellschaft dem Staate nicht zugeflossen wäre, wie dies infolge der Verstaatlichung thatsächlich der Fall war.

Auf Grund der Beantwortung der gestellten Fragen: ob die Oesterreichischen Staatsbahnen theurer als die Oesterreichischen Privatbahnen gearbeitet haben, ob dies namentlich gegenüber den früheren Verwaltungen der nunmehr staatlichen Linien der Fall sei, dann ob die getroffenen tarifarischen Massregeln einen nachtheiligen Einfluss auf die Einnahmen genommen haben und endlich ob der in der Periode 1881—1885 geleistete, bezw. zu leistende Staatszuschuss grösser ist, als derselbe ohne die Verstaatlichung nach den bestandenen konzessionsmässigen Bestimmungen hätte geleistet werden müssen, — kann behauptet werden, dass der Vergleich mit gegenwärtigen oder früheren Privatverwaltungen keineswegs nachtheilig für die Staatsbahnen ausgefallen ist, dann dass die getroffenen tarifarischen Massnahmen vortheilhaft auf den Verkehr und insbesondere auf die Hebung der Einnahmen eingewirkt haben, und endlich, dass der entfallende Staatszuschuss sich sowohl absolut als relativ niedriger herausstellt, als derselbe bei der Fortdauer der früheren Verhältnisse gewesen wäre. Nachdem diese Periode aber, insbesondere die Jahre 1884 und 1885 in das Stadium des jedenfalls sehr schwierigen Ueberganges fallen und die Wirkungen der vereinigten Administration erst nach und nach eintreten können, darf das Resultat als ein befriedigendes bezeichnet und zugleich der Erwartung Ausdruck gegeben werden, dass das finanzielle Ergebniss der Staatsbahnen fortan ein noch besseres sein werde.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die Betriebsresultate des Jahres 1885 haben sich nach dem Geschäftsberichte für dieses Jahr nicht ungünstig gestaltet. Die Bruttoeinnahmen des Gesammtnetzes bezifferten sich auf 39 934 376 fl. und haben dieselben dem Vorjahre gegenüber eine Zunahme von 650 997 fl. erfahren; von dieser Vermehrung sind der Personenverkehr mit 282 339 fl., der Verkehr an Gepäck, Hunden, Pferden und Equipagen mit 20 699 fl. und der Frachtenverkehr mit 224 838 fl. betheiligt. Beim Militärpersonenverkehr und bei dem Eilgutverkehr zeigt sich dagegen eine Verminderung des Erträgnisses und zwar bei ersterem um 9 006 fl. und bei letzterem um 55 169 fl. Die direkten Betriebseinnahmen haben sich daher gegenüber den gleichen Einnahmen des Vorjahres um 463 701 fl. oder 1,2 pCt. erhöht, die verschiedenen Einnahmen zeigen gleichfalls eine Erhöhung von 187 296 fl., so dass sich im ganzen eine Mehreinnahme von 650 997 fl. oder 1,7 pCt. der Gesammteinnahme des Jahres 1884 ergibt.

Der Personenverkehr hat eine Zunahme von 845 362 Personen oder 8,9 pCt. erfahren, der mittlere Weg, den ein Reisender auf den Linien der Südbahn zurückgelegt hat, ist jedoch von 37,59 auf 35,58 km gesunken, was der Herstellung der in das Gebiet der Südbahn eingreifenden Abkürzungslinien und auf diesen zur Einführung gelangten günstigeren Zugverbindungen zugeschrieben wird. Die Hebung der Personenfrequenz wurde besonders durch die Ungarische Landesausstellung in Budapest, durch die Ausdehnung des Rundreiseverkehrs, durch die Hebung des Wiener Lokalverkehrs und durch tarifarische Massregeln beeinflusst. Auch der Militärpersonenverkehr, ebenso wie der Eilgutverkehr zeigen eine Steigerung in der Frequenz, dagegen eine Abnahme der erzielten Einnahme, was durch die geringeren zurückgelegten Durchschnittsdistanzen erklärt wird. Der reine Frachtverkehr betrug im Jahre 1885 5 668 546 t (gegenüber 5 670 803 t) und hat sich somit um 2 257 t oder 0,4 pCt. vermindert. Dieser Ausfall resultirt

jedoch hauptsächlich aus dem bedeutend schwächeren Eisverkehr des Jahres 1885, wird dieser Verkehr ausser Betracht gelassen, so ergibt der reine Frachtverkehr im Jahre 1885 ein Plus von 5688 t oder 0,45 pCt.; derselbe blieb, wenn er auch bei dem einen oder anderen Artikel eine Zu- resp. Abnahme erfuhr, ziemlich konstant. Der Durchschnittsweg, welchen eine Tonne Gut auf den Linien der Südbahn zurückgelegt hat, ist von 185,91 km auf 192,35 km gestiegen, dagegen ist die Durchschnittseinnahme pro Tonne und Kilometer von 2,623 kr. auf 2,564 kr. gefallen. Dieser Rückgang ist in dem Preisdrucke, den einige Nachbarbahnen der Südbahn durch billigere Tarife auf die gleichen Relationen derselben ausüben, sowie durch weitgehende Tarifermässigungen für Massengüter erklärbar. Der Durchschnittsfrachttarif des Güterverkehrs ist in dem Zeitraume von 1880 bis 1885 von 2,844 kr. auf 2,564 kr. pro 1 tkm oder um 10 pCt. gesunken und erscheint hiermit die Grenze zulässiger Tarifreduktionen im grossen Stile erreicht zu sein. Der von der Südbahn eingehobene Durchschnittstarif ist etwas niedriger als jener des westlichen Staatsbahnnetzes und entspricht so ziemlich dem mittleren Durchschnittstarife der grossen Bahnen Oesterreich-Ungarns mit Ausschluss der Kohlenbahnen. Im Vergleiche mit den Deutschen und Französischen Tarifen beträgt derjenige der ersteren 2,30 kr., derjenige der letzteren 2,40 kr. ebenfalls mit Ausschluss der Kohlenbahnen. Der Unterschied zwischen dem niedrigsten Durchschnittssatz der Eisenbahnen des Auslandes stellt sich jedoch noch zu Gunsten der Oesterreichischen Bahnen, wenn die Entwerthung der Oesterreichischen Valuta um 25 pCt. in Betracht gezogen wird.

Die Ausgaben haben einen Mehraufwand von 1,87 pCt. erfordert, diese Erhöhung findet im allgemeinen ihre natürliche Erklärung in der Zunahme der Leistungen. Es wurden im Jahre 1885 989 150 Nutzkm mehr als im Vorjahre und zwar 7,9 pCt. Personenzugkm und 5,6 pCt. Lastzugkm zurückgelegt, was einer Gesammtzunahme von 6,6 pCt. entspricht. Die Betriebsausgabe für die Linien des Gesammtnetzes betrugen 16 026 069 fl. (gegen 15 930 049 fl.), sie sind daher um 96 020 fl. höher als im Vorjahre. Da jedoch unter den Ausgaben des Vorjahres für Behebung von Hochwasserschäden die Summe von 198 324 fl. enthalten war, so ergibt sich eine Vermehrung der Betriebsausgaben von 294 345 fl., welche sich auf die allgemeine Verwaltung mit 29 799 fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 239 294 fl. und auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 133 647 fl. vertheilt, dagegen zeigen Bahnaufsicht und Bahnerhaltung eine Verminderung der Ausgaben um 108 395 fl. Der Tausend-Bruttotonnenkilometer kostete im Verkehrsdienste 1,93 fl., im Zugförderungsdienste 1,55 fl. gegen 1,97 bezw. 1,60 fl. im Vorjahre.

Das Nettoerträgniss bezifferte sich auf 23 908 306 fl., wovon die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörenden Ausgaben, sowie die Einkommensteuer sammt Zuschlägen und der Verlust aus dem Betriebe der Triester Hafengleise mit zusammen 3 013 448 fl. zunächst in Abzug zu bringen sind. Hinzuzurechnen sind dagegen wieder die Betriebsüberschüsse der Lokal- und Pachtbahnen, sowie der Wiener Verbindungsbahn mit 44 464 fl., die Ergebnisse der Zinsen und diversen Abrechnungen mit 138 942 fl., ferner die von der Königlich Ungarischen und Italienischen Regierung gezahlten Annuitäten mit 240 000 fl. resp. 11 827 954 fl., so dass sich das gesammte Reinerträgniss auf 33 146 219 fl. stellt. Hiervon sind zu bestreiten für Verzinsung und Amortisirung der Anlehen, Tilgung der Aktien und Kotirung der 3 pCt. Obligationen, sowie für Wechselkoursverlust 31 294 023 fl.

Der Ueberschuss des Jahres beträgt somit 1 852 196 fl. und inkl. des Vortrages aus dem Vorjahre von 837 800 fl. in Summa 2 689 996 fl. Bei einer Vertheilung einer Dividende von 5 Frcs. = 2 fl. pro Aktie werden hiervon 1 488 864 fl. in Anspruch genommen und es verbleiben noch 1 201 132 fl. zum Vortrag auf neue Rechnung.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Betriebsresultate des Jahres 1885 waren nach dem Geschäftsberichte um 1 105 557 fl. geringer als diejenigen des Vorjahres, welche bereits, gegenüber dem Jahre 1883, eine Verringerung erlitten hatten. Diese Verminderung wird in dem Sinken des Exportverkehrs, welches grösstentheils der Einführung von neuen Getreidezöllen in den Nachbarstaaten zugeschrieben wird, durch die Abnahme des Lokalverkehrs infolge der herrschenden Geschäftsstockung im allgemeinen, insbesondere aber infolge der schlechten Zuckerkampagne und in der Nothwendigkeit der Herabsetzung der Tarife behufs wirksamer Bekämpfung der Tarifreduktionen der Staatsbahnen erklärt. Ferner wird auf die im ganzen Jahre wirksam gewesene Theilung des Verkehrs ab Budapest und auf die Thatsache hingewiesen, dass die Betriebsergebnisse der zum Zwecke der Belebung des Verkehrs auf den Hauptbahnen erbauten Zweiglinien noch nicht die erhofften Resultate ergeben hätten, wenngleich auf diesen Linien eine stete Steigerung des Verkehrs bemerkbar ist. Die Gesammtlänge der bis Ende 1885 im Betriebe gestandenen Linien betrug 2451 km, die Länge der der Betriebsrechnung zu Grunde gelegten Strecken beziffert sich jedoch auf 2 366,49 km, da 84,51 km als Theile noch nicht vollendeter Strecken zu Gunsten der ersten Herstellung betrieben wurden. Die gesammten Einnahmen betrugen in Oesterreich aus dem Personen-, Gepäck- und Eilguttransport 3 368 300 fl. (gegen 3 442 935 fl.), in Ungarn 4 750 660 fl. (gegen 4 866 318 fl.), zusammen 8 118 960 fl. (gegen 8 309 254 fl.), aus dem Frachtenverkehr in Oesterreich 10 208 660 fl. (gegen 10 714 238 fl.), in Ungarn 12 522 257 fl. (gegen 12 929 994 fl.), zusammen 22 730 918 fl. (gegen 23 644 233 fl. und an verschiedenen Einnahmen in Oesterreich 113 777 fl. (gegen 112 115 fl.), in Ungarn 146 991 fl. (gegen 150 601 fl.), zusammen 260 768 fl. (gegen 262 716 fl.). Die Gesammteinnahme auf beiden Linien betrug 31 110 647 fl. (gegen 32 216 204 fl.). Die Betriebsausgaben des Gesammtnetzes beliefen sich auf 12 232 252 fl. (gegen 12 432 687 fl.) und es stellte sich das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen auf 39,32 pCt. (gegen 38,59 pCt. pro 1884). Die gesammten Ausgaben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung in Oesterreich mit 284 721 fl. (gegen 284 573 fl.), in Ungarn mit 304 173 fl. (gegen 272 940 fl.), zusammen mit 588 895 fl. (gegen 557 513 fl.), auf den Verkehrs- und Betriebsdienst in Oesterreich mit 2 312 849 fl. (gegen 2 282 005 fl.), in Ungarn mit 2 517 996 fl. (gegen 2 519 750 fl.), zusammen 4 830 846 fl. (gegen 4 801 755 fl.), auf Zugförderung- und Werkstättendienst in Oesterreich mit 1 624 336 fl. (gegen 1 683 363 fl.), in Ungarn mit 2 238 748 fl. (gegen 2 314 624 fl.), zusammen 3 863 084 fl. (gegen 3 997 987 fl.) und auf die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht in Oesterreich mit 1 303 910 fl. (gegen 1 491 671 fl.), in Ungarn mit 1 645 516 fl. (gegen 1 583 758 fl.), zusammen 2 949 427 fl. (gegen 3 075 429 fl.). An Dotationen und öffentlichen Abgaben wurden für die Beamten-Pensionskasse 89 790 fl., für die Provisions- und Unterstützungskasse 112 976 fl., ferner an Abgaben 3 143 066 fl. geleistet, die Abgaben zu Lasten der Berg- und Hüttenwerke und Domänen beliefen sich auf 153 937 fl., Stempel- und andere Gebühren bezifferten sich auf 543 806 fl.

Inklusive eines Uebertrages aus dem Vorjahre von 599 525 fl. stellte sich der Reinertrag auf 17 653 244 fl., wovon 5 443 250 fl. zur Zahlung der Zinsen und Amortisation der Aktien und 9 675 449 fl. für die Obligationen verwendet wurden, nach Abschreibungen für Koursverluste, der Einkommensteuer auf die Koupons der Prioritätsobligationen des Ergänzungsnetzes und Vertheilung von Gratifikationen u. s. w. verblieben noch 220 700 fl. zum Vortrag auf neue Rechnung.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückschau auf das Eisenbahnjahr 1886.

Sowohl die eigentlichen Fachblätter als die politischen Zeitungen ergehen sich in trüben Rückerinnerungen bezüglich der Vorkommnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens im abgelaufenen Jahre. Die Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse, die schutzzöllnerische Absperrung der einzelnen Staaten gegen einander, erklären schon im allgemeinen den Stillstand, wenn nicht gar den Niedergang des Bahnverkehres. Dazu treten noch in unserer Monarchie besondere Umstände, wie der Nationalitätenhader, die traurige Finanzlage u. s. w., welche das Gesammtbild zu einem höchst unerfreulichen gestalten. Daraus lässt sich auch erklären, dass in beiden Reichshälften mit der weitern Ausdehnung des Staatsbahnsystemes innegehalten und die staatliche und private Thätigkeit im Eisenbahnbau sehr eingeschränkt wurde, obzwar die Preise aller Materialien und die Arbeitslöhne sanken, daher die Eisenbahnen viel billiger als vor Jahren herzustellen sind, das Geld ziemlich flüssig war und die Anlage förmlich gesucht hat; dass ferner die Lokalbahnen keine Förderung erhielten, das dieselben und die Strassenbahnen betreffende Gesetz noch in Berathung steht; dass endlich die so dringend nöthige Wiener Stadtbahn, trotz des energischen Eingreifens des neuen Handelsministers, Marquis von Baquehem, noch immer im ersten Stadium der Vorberathung sich befindet. Dieser Wechsel in der obersten Leitung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens ist jedoch als ein glücklicher zu bezeichnen, da er sich auch in der parlamentarischen Vertretung desselben bewährt hat. Dies gilt auch von der zum Jahresschluss erfolgten Ernennung des bisherigen Staatssekretärs Gabriel von Baross, zum Ungarischen Kommunikationsminister, welcher seine Beförderung der tüchtigen Arbeitskraft und Fachkenntniss verdankt, die er in seiner, trotz aller Hindernisse durchgeführten Reorganisation der Staatsbahnen mit bisher schon günstigen finanziellen Ergebnissen an den Tag gelegt hat. Ein weiteres erfreuliches Moment ist die allmähliche Erweiterung der internationalen Beziehungen und der denselben zu Theil gewordene

Rechtsschutz, wie das Verbot der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln und die Begründung des internationalen Frachtrechtes auf der Berner Konferenz.

Unter den Tagesblättern ist es besonders die „N. Fr. Pr.“, welche die traurige Lage der Eisenbahnen bespricht; wir können uns nicht versagen, diese Stellen aus ihrer „ökonomischen Rückschau pro 1886“ auszugsweise zu reproduziren: „Der Protektionismus ist für die grossen Eisenbahngesellschaften und Dampfschiff-Unternehmungen fast zum Ruin geworden. Eisenbahnen, welche durch die Länge des Netzes, durch ihre dominirende kommerzielle Macht eine Weltstellung einnehmen, kämpfen, um ihren Besitzern auch nur eine bescheidene Rente zu sichern, deren Gewährung in der Regel auf Kosten der soliden Verwaltung, mit Umgehung der nothwendigen Abschreibungen und Ansammlungen oder gar unmittelbar aus der Reserve erfolgt. Die grosse Fehde, welche zwischen der Seeschifffahrt und dem Landtransport heftiger als je entbrannt ist, wird in Oesterreich am heftigsten empfunden. Der starke Rückgang der Frachtpreise entsprang nicht dem Zufalle, nicht dem persönlichen Willen, sondern ist die Konsequenz der Nothwendigkeit. Die hohen Zölle der Nachbarstaaten und der gesunkene Preis der Rohstoffe haben die Bahnen gezwungen, um überhaupt Transporte zu erhalten, die Frachtpreise zu verringern. Wie fruchtlos diese Bemühungen oft gewesen sind, ergibt sich aus der Thatsache, dass die Nordbahn trotz der enormen Herabsetzung der Tarife doch keine nennenswerthe Zunahme der Frachten in ihren Ausweisen konstatirt. Die Rückwirkung dieser Verhältnisse auf die bedeutendsten Unternehmungen spiegelt sich in nachstehenden Ziffer wider:

	Staats-eisen-bahn	Süd-bahn	Carl Ludw.-bahn	Nord-bahn	Donau-Dampf-schifff.	Summe
	Millionen Gulden					
Minus der diesjährigen Einnahmen	3,22	1,2	0,9	2,3	1,4	9,0
Koursverlust od. Gewinn in zwei Jahren .	—0,30	— 30.7	— 16,4	+ 3,5	— 6,81	— 33,9

Die Besitzer dieser Titres sind um fast 84 Millionen ärmer geworden. Die Handelspolitik hat Oesterreich furchtbare Wunden geschlagen und die Eisenbahnen des Transportes der Massenartikel beraubt. Die gesunkene Rente der Schienenwege hat auch den Reiz zum Eisenbahnbaue vermindert, wie schon die Thatsache zeigt, dass im ganzen Jahre nur 552 km an neuen Linien gebaut worden. Das Bahnnetz ist allerdings wieder grösser geworden, aber die Gesammteinnahmen sind gesunken. Noch zeigt sich aber nicht, dass alle Verwaltungen der Transportanstalten aus ihrer trüben Situation überall auch die nothwendigen Konsequenzen gezogen hätten.

Selbst der genialste Ingenieur hat nur eine nebensächliche Bedeutung für die Eisenbahnen, während das administrative und kommerzielle Talent entscheidend geworden ist. Die mittlere Eisenbahnrente hat die Tendenz zum Sinken, wie die nachstehende Tabelle, welche die Einnahmen in den ersten zehn Monaten des Jahres darstellt, beweist:

	Personen	Tonnen	Einnahmen	Einnahmen pro Kilometer
	in Millionen		Mill. Gulden	fl.
1882	382	46,3	190,9	10 075
1883	415	51,6	202,4	10 184
1884	481	53,5	200,3	9 679
1885	507	53,6	202,4	9 230
1886	928	53,4	197	8 716

Diese Ziffern ersetzen ganze Bände, die man mit Betrachtungen anfüllen würde. Die grosse Verwohlfeilung der Frachten hat die Menge der Transporte nicht vermehrt, und dieser Umstand schliesst eines der deutlichsten Symptome der Krise in sich. Die konstante Abnahme des auf jeden Kilometer entfallenden Ertrages zeigt, dass die neuen Linien eine geringe Rentabilität besitzen, und die Stagnation in der Bewegung der Lastgüter ist gleichzeitig eingetreten mit der Verschärfung des protektionistischen Systems in den meisten Staaten Europas. Oesterreich ist zumeist auf den Landhandel angewiesen und fühlt daher den Rückschlag, welcher durch die Zollerhöhungen hervorgerufen wurde, am stärksten. Diese Verhältnisse mahnen dringend zu einer Reform in der Administration unserer Transportanstalten. Die Krise der Eisenbahnen ist noch nicht geschwunden, weil die Strömung der Zeit einen Druck auf die Eisenbahnrente ausübt. Der Staat besitzt ein Netz von mehr als fünftausend Kilometern und muss daher diese Reform, deren wesentlicher Inhalt eine Vereinfachung der Verwaltung sein sollte, aufs kräftigste fördern. Tolnay (der frühere Direktor der Ungarischen Staatsbahnen) ist gefallen, auch in Oesterreich wird die finanzielle Führung der Staatsbahnen angefochten. Wie kann man mit einem Worte ausdrücken, was hier mangelt: Wir brauchen einen Eisenbahn-Brestel! (Brestel war der erste konstitutionelle Finanzminister Oesterreichs, welcher das Defizit im Staatshaushalte beseitigte.)

Einführung offizieller Freikarten auf den Ungarischen Eisenbahnen.

Vom Kommunikationsministerium wurde an die Ungarischen Bahnverwaltungen die Aufforderung gerichtet, es möge die Einrichtung getroffen werden, dass solchen öffentlichen Funktionären, welche entweder mit der Kontrole des Eisenbahnwesens betraut sind, oder infolge ihrer amtlichen Stellung auf allen Eisenbahnen Anspruch auf permanente Freikarten haben, statt dieser für einzelne Bahnen gültigen Karten, nur eine einzige, jedoch auf alle Eisenbahnen des Gebietes der Ungarischen Krone gültige Freikarte ausgestellt werde. Da diese Neuerung sowohl aus ökonomischen Gründen als auch der erleichterten Kontrole wegen empfehlenswerth erscheint, haben die Ungarischen Eisenbahndirektoren in ihrer Konferenz ein Reglement für derartige „offizielle Freikarten“ benannte Fahrlegitimationen festgesetzt und wurde die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft auf drei Jahre mit der Ausstellung dieser Karten betraut. Wie verlautet, soll diese Neuerung auch auf den Oesterreichischen Eisenbahnen in Anwendung gebracht werden.

Die Ungarischen Staatsbahnen und die Vizinalbahnen.

Dieselben kamen bei der Verhandlung des Budgets des Kommunikations-Ministeriums im Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses zur Sprache, nachdem infolge von Interpellationen der Ministerpräsident erklärt hatte, die Regierung denke nicht an den Verkauf oder die Verpachtung der Staatsbahnen und nachdem Abgeordneter Hieronymi (Direktor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn) die Vorlage in einigen Punkten bemängelte, führte der Unterstaatssekretär Baross folgendes aus: Er bemerkt zuvörderst, dass die Regierung bei der Reorganisation der Staatsbahnen eine Gebahrung einführen wollte, welche ohne Gefährdung der volkswirthschaftlichen Interessen den finanziellen Rücksichten entsprechen und mit der Verantwortung der Regierung in Einklang gebracht werden könne. Redner beruft sich auf die erzielten Resultate und konstatirt die Folgen der Organisation. Die Neueintheilung machte die Vereinfachung der Leitung und die Gruppirung aller Appertinenzien in einer Hand möglich. Es wurde Vorsorge getroffen, dass die Erledigung der Handelsangelegenheiten unmittelbar unter Mitwirkung des Ministeriums und unter Fernhaltung des Einflusses heterogener Elemente vorgenommen werde, und dass die finanzielle Kontrole seitens der Regierung unter deren unmittelbarer Aufsicht zu geschehen habe. Auf diese Art seien der Regierung jene Wege vorgezeichnet, welche zuversichtlich zu Ersparungen führen. Eine unverzeihliche Sünde wäre es gewesen bloss deshalb, damit man für 1886 Resultate aufweisen könne, solche Ersparungen vorzunehmen, die in Hinkunft nur Schaden nach sich gezogen haben würden. Dem stand die Regierung ferne. Es wurde nur das gespart, was überflüssig gewesen wäre. Bezüglich der Fahrordnungen wurden schon für den nächsten Sommer solche Vorkehrungen getroffen, welche einerseits den Ansprüchen des reisenden Publikums genügen, andererseits die Einstellung jedes überflüssigen Zuges möglich machen werden. Bezüglich der Betriebsmittel meint Redner, falls eine glückliche Entwickelung des Verkehrs die Vermehrung derselben nothwendig machen würde, so würde dies der Ausschuss zweifellos nicht abschlagen. Von Verpachtungen hält sich die Regierung ganz und gar ferne. Sowohl das Einnahmen- als das Ausgabenpräliminare basirt auf realer Grundlage. Gestaltet sich das nächste Jahr gleich dem heurigen, dann ist es möglich, dass die präliminirte Summe nicht voll einfliessen wird; aber schon zeigen sich bei den Staatsbahnen Symptone, welche den Voranschlag als berechtigt erscheinen lassen. — Bis zu Ende des laufenden Jahres wird eine Bruttoeinnahme von etwa 34 900 000 fl. erreichbar sein (was bei dem in den Staatsbahnen laut amtlichen Ausweis investirten Kapital von 377½ Millionen einer $3^{6}/_{10}$ pCt. Verzinsung gleichkäme), wobei man die Betriebsschwierigkeiten zu Anfang des Jahres und die volkswirthschaftilchen Verhältnisse nicht ausser Acht lassen darf, so dass die Einnahmen als sehr günstig bezeichnet werden können. Infolge der getroffenen administrativen Massnahmen ist beim Personenverkehr im nächsten Jahre eine Mehreinnahme von 700 000 fl. zu erwarten. Die Regierung hat jedoch ein Plus von nur 600 000 fl. eingestellt. Das beim Frachtverkehr präliminirte Plus wird im Falle der Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse gewiss einfliessen. Was das Nettoergebniss betrifft, so betrugen die bis Ende Oktober an die Staatskasse abgeführten Einnahmen 24 Millionen (um 712 000 fl. mehr als im Vorjahre); die Ausgaben betrugen 14 Millionen (um 2 300 000 fl. weniger als im Vorjahre), was die Hoffnung rechtfertigt, dass das für heuer präliminirte Nettoresultat von 15 300 000 Gulden mit geringer Abweichung erreicht werden wird. Unter den gegebenen Verhältnissen ist dies ein Erfolg, auf den die Regierung sich kühn berufen kann. Die Linien wurden sowohl von der Regierung wie vom Kriegsministerium untersucht und in voller Ordnung befunden. Die zur Bahnerhaltung erforderlichen Ausgaben werden somit nicht

erspart, doch wird nur das Nothwendige verausgabt. Obzwar im nächsten Jahre um 550 km mehr in die Verwaltung gelangen, wurde das Personal auch nicht um einen Mann vermehrt. Auf die Bemerkungen der Vorredner übergehend, betont der Staatssekretär, das Ministerium habe die apodiktischen Verfügungen des Gesetzes, betreffend die Vizinalbahnen, bereits vorgefunden. Wohl sind wir, sagt Redner, bei den Ausgaben für Vizinalbahnen über das gehörige Mass hinausgegangen, allein die Regierung handelte unter dem allgemeinen Drucke. Das Opfer von 60 000 fl., welches der Staat für 800 km Vizinalbahnen bringt, ist keineswegs ein so grosses, dass die volkswirthschaftlichen Vortheile nicht überwiegen würden. Das Gesetz wird übrigens revidirt werden. Die Regierung wünsche hierbei ein System zu inauguriren, welches den von Hieronymi angeregten Zwecken entspricht.

Staatssekretär Baross betont ferner, durch billige Vizinalbahnen werde den Interessen des Landes der beste Dienst erwiesen und dass die Regierung im Sinne des Gesetzes die Uebernahme des Betriebes nicht ablehnen konnte. Andererseits war der Staat sogar verpflichtet, wichtige Vizinalbahnen vom verkehrspolitischen Gesichtspunkte zu übernehmen. Nach den früher bestandenen Verträgen wäre die Uebernahme des Betriebes entschieden mit Verlust verbunden gewesen. Die Regierung liess daher auf Grund thatsächlicher Ausgaben neue Vertragsformulare anfertigen. Auf billigerer Grundlage konnte wohl vom Gesichtspunkte des Aerars und der Interessen der Vizinalbahnen nicht vorgegangen werden. Mit gleicher Umsicht ging die Regierung auch bei der Feststellung der Tarife vor. In erster Reihe ist eine Revision des Gesetzes nothwendig, welche auch eine Revision der Verträge, insoferne sie eine Verbesserung erheischen, nach sich ziehen wird.

Nach diesem mit grossem Beifalle aufgenommenen Exposé wurde das Erforderniss des Kommunikations-Ministeriums pro 1887 genehmigt, und zugleich auch der Gesetzentwurf bezüglich der Bauten in Fiume angenommen.

Hierüber erklärte der Unterstaatssekretär: Der Ausbau des Maria-Theresia-Molos sei im Interesse des Handelsverkehrs und der leichteren Landung der Schiffe unbedingt nothwendig. Der Ausbau werde nicht 30, sondern nur 4 Millionen kosten. In Fiume waren die Lagerräume bisher immer überfüllt, die geplanten Arbeiten seien daher zur Erleichterung des Verkehrs und des Exports nothwendig. Durch diese Arbeiten würde ein Raum von 500 000 qm geschaffen.

Lokalbahn St. Pölten-Tulln.

Das „Reichs-Gesetzblatt" vom 24. v. Mts. enthält folgende Kundmachung des Handelsministeriums vom 13. Dezember 1886: „Auf Grund der a. h. Entschliessung vom 12. Oktober 1886 werden hiermit die Bestimmungen im § 2 der a. h. Konzessionsurkunde vom 12. Mai 1884 (R. G. Bl. No. 104) für die Lokalbahn von St. Pölten nach Tulln, bezüglich welcher die konzessionsmässigen Rechte und Pflichten infolge Ausscheidens des ursprünglich als Mitkonzessionär betheiligten Bankinstituts aus diesem Verhältnisse derzeit der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft allein zustehen, beziehungsweise obliegen, ausser Kraft gesetzt." Der ausser Kraft gesetzte § 2 hatte die ursprünglichen Konzessionäre der St. Pölten-Tullner Bahn, die Oesterreichische Länderbank und die Lokalbahngesellschaft, verpflichtet, auf Verlangen der Staatsverwaltung folgende Bahnstrecken herzustellen: 1. Judenau - St. Andrä - Wördern; 2. Traismauer-Mautern; 3. Mautern-Krems; 4. Krems-Sigmundsherberg; 5. Tulln - Wien (zweites Gleise); 6. Klosterneuburg durch das Kierlingbachthal zu einem geeigneten Punkte der Linie St. Pölten-Tulln. Die Linien 2, 3 und 4 werden von der Lokal-Eisenbahngesellschaft demnächst gebaut werden; das zweite Gleise von Tulln nach Wien stellt die Staatsverwaltung her.

Lokalbahn von Traismauer, eventuell Herzogenburg nach Krems.

Am 24. v. Mts. wurde ebenfalls die Konzessionsurkunde für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn von Traismauer, eventuell Herzogenburg nach Krems, sowie einer weiteren Lokalbahn von einem Punkte des Absdorf-Kremser Flügels nach Sigmundsherberg publizirt. Die Konzession ist vom 12. Oktober 1886 datirt und wurde der Lokal-Eisenbahngesellschaft ertheilt. Die Bahn ist binnen längstens zwei Jahren fertigzustellen. Die Dauer der Konzession ist bis zum 11. Mai 1974 fixirt. Den Betrieb der beiden Linien wird die Generaldirektion der Staatsbahnen führen. Die Linie von Traismauer, beziehungsweise Herzogenburg nach Krems schliesst an die Lokalbahn St. Pölten-Tulln an und ist rund 20 km lang, führt zwischen Wielandsthal und Statzendorf in das Flanitzbachthal, sodann über Furth und Palt zur Donauübersetzung zwischen Krems und Mautern und schliesst an die Station Krems des Flügels Absdorf - Krems an. Die zweite Linie ist mit cirka 44 km projektirt; sie zweigt zwischen Krems und Hadersdorf von der Strecke Absdorf-Krems ab, führt über Gars und Horn, berührt Breitenreich und endet in Sigmundsherberg zum Anschlusse an die Linie Wien - Eger der Franz-Josefbahn.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat unter dem 11. v. Mts. dem Direktor der Brünner Lokal-Eisenbahngesellschaft, Friedrich Lurie in Brünn, im Vereine mit dem Landesadvokaten und Präsidenten der Brünner Lokal-Eisenbahngesellschaft, Dr. Karl Freiherrn v. Offermann, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Dampftramway auszuführende Lokalbahn von Pohrlitz über Schabschitz - Hunkowitz und Gross-Seelowitz nach Rohrbach zum Anschlusse an die Ferdinands-Nordbahn auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Kommunikationsminister hat Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende Bahnen ertheilt, und zwar: die dem Budapester Kaufmann Josef Ofner seinerzeit ertheilte Vorkonzession für eine von Budapest über Csepel bis Raczkene führende normalspurige Eisenbahn mit Pferde- eventuell Dampfbetrieb, auf weitere sechs Monate verlängert; dem Eisenbahn-Bauunternehmer Adolf Pozsonyi, sowohl in Siebenbürgen für eine die Endstation Bistritz (Beszterce) der im Staatsbetriebe stehenden Szamosthalbahn mit der Endstation Szasz-Regen der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahn Kocsard - Maros - Vasarhely - Szasz - Regen verbindende normalspurige Vizinalbahn, als auch in Ungarn für eine die Station Körmend der Ungarischen Westbahn mit der Station Csakathurn der Südbahnlinie Ofen - Pragerhof verbindende normalspurige Vizinalbahn, auf die Dauer eines Jahres; dem Unternehmer Michael Rapay für eine von der Station Gyöngyös der Linie Vamos - Györk - Gyöngyös abzweigende und bis zu dessen Steinbrüchen führende Industriebahn, auf die Dauer von sechs Monaten; der Budapester Strassenbahngesellschaft für eine von der Endstation Soroksar der konzessionirten Vizinalbahn Budapest - Soroksar über Sziget - Szent-Miklos und Taksony nach Haraszti führende normalspurige Vizinalbahn, auf die Dauer eines Jahres; die der Budapester Strassenbahngesellschaft seinerzeit ertheilte Vorkonzession für eine vom Budapester Kettenbrückenkopfe ausgehende, über Albertfalva und Promontor bis Klein-Teteny, eventuell bis Gross-Teteny führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert; endlich den Wiener Bankfirmen: C. Cohn & Gut, dann G. Ottermann & Co. und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Zala-Szent Ivan bis Also-Lendva, und von da einerseits bis Csakathurn, andererseits bis zur Ungarisch-Steierischen Grenze in der Richtung gegen Radkersburg auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Petitionen um Tarifherabsetzungen bezw. Verstaatlichungen. Im Bukowinaer Landtage wurde ein von sämmtlichen anwesenden Abgeordneten unterzeichneter Antrag eingebracht, welcher Tarifermässigungen für die Bukowinaer Lokalbahnen bezweckt. Der Antrag schliesst nach längerer Motivirung mit der folgenden Bitte: „Die Regierung wird dringendst angegangen, bei Entscheidungen bezüglich der seitens der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie der Lemberg - Czernowitz - Jassy-Eisenbahn zur hohen Genehmigung vorgelegten und in Hinkunft vorzulegenden Tarifbegünstigungen die hierdurch angestrebten Tarifermässigungen im weitestgehenden Sinne berücksichtigen zu wollen." — Die Grazer Handelskammer hat mehrere Massnahmen zur Hebung der alpinen Eisenindustrie der Regierung empfohlen u. a. auch Erstellung billiger Frachtsätze, beziehungsweise Ausdehnung der Verstaatlichungsaktion auf sämmtliche Privatbahnen der Alpenländer und Herstellung der Bahn Vordernberg-Eisenerz.

Baupräliminare der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn.

Dasselbe wurde laut deren Verwaltungsraths-Beschluss für das Jahr 1887 wie folgt festgesetzt: Hiernach sind für den Bau neuer Linien, insbesondere die Mährische Transversalbahn, sowie für Neuherstellungen im Bereiche des bestehenden Netzes 10 900 000 fl. präliminirt; ferner wurde für unvorhergesehene Bauten, deren Herstellung sich etwa erst im Laufe des Jahres als nothwendig erweisen sollte, eine Reserve von 2 000 000 fl. eingestellt, so dass im ganzen 12 900 000 fl. präliminirt erscheinen.

Eisenbahn Triest-Herpelje.

Ueber deren Bau theilt die „N. Fr. Pr." folgendes mit: Es kann nun mit aller Bestimmtheit angenommen werden, dass die Bauunternehmung der Eisenbahn Triest-Herpelje mit den Arbeiten bis zum 30. Juni k. J. fertig werden wird und die ganze Bahnstrecke bis dahin dem Verkehre übergeben werden kann. Die Bahn hat eine Länge von 18 km, bietet aber eine grosse Mannichfaltigkeit von Bauobjekten, vielen Ueberbrückun-

gen, Viadukten, Tunnels, starken Abhängen und zahlreichen Kurven. Wegen der starken Steigung auf dem grössten Theile der Strecke wird die Zugschnelligkeit voraussichtlich eine sehr reduzirte sein. Auch die Verbindungsbahn zwischen dem neu erstehenden Bahnhofe St. Andrä und dem Hafen (Südbahnhof) wird bis zu jenem Zeitpunkte dem Verkehre übergeben werden können. Diese Bahn geht längs der Riva der Rhede an der Stadt vorbei. Früher hiess es, dass das Ufer deshalb verbreitert werden müsse. Dies ist jedoch nicht nöthig, da die Verbindungszüge nur des Nachts verkehren werden, die Aus- und Einladung in die an der Riva verankerten Schiffe demnach in keiner Weise behindert wird. Die einzige grössere Arbeit auf dieser Strecke wird die neue Brücke über den Kanal nahe an seiner Mündung sein, über die Bahn und Tramway gehen werden.

Verhütung von Unfällen auf Lokaleisenbahnen.

Die Mährische Statthalterei hat der Stadtgemeinde Brünn folgenden Erlass zugestellt: Infolge einiger beim Betriebe der hiesigen Lokaleisenbahn vorgekommener Unfälle wird angeordnet, dass an sämmtlichen Lokomotiven, welche bekanntlich auf allen vier Seiten mit tief herabreichenden, bis auf 100 bis 120 mm von den Schienen abstehenden Verschalungen, sowie von den Rädern mit tief herabreichenden Besen versehen sind, noch vor beiden Räderpaaren kräftige Bahnräumer angebracht werden müssen, welche genau über den Schienen stehen und von denselben 50 bis 70 mm entfernt sein sollen."

Haftpflicht der Transportanstalten bei Feuerschäden.

Der Verein „Wiener Lloyd" an der Frucht- und Mehlbörse wendet sich mit einer dringlichen Eingabe an die Direktorenkonferenz der Oesterreichischen Eisenbahnen und an die Direktion der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, um eine authentische Darlegung der daselbst vorwaltenden Anschauungen über die Haftpflicht der Transportanstalten bei Feuerschäden an lagernder Waare zu erhalten. Diese Frage hat nämlich den genannten Verein bereits in einer Reihe von Plenarversammlungen beschäftigt und hatten die vom Vorstande eingeleiteten Schritte die befriedigendsten Aufklärungen und zwar bisher nur seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nordwestbahn-Gesellschaft zur Folge. Einer vom Verkehrsdirektor der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, Herrn Paul Reinhart, an den Verein gelangten Zuschrift ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft für Brandschäden in denselben Grenzen haftet, wie die Versicherungsgesellschaften. Mit Rücksicht darauf, dass — wie einige Vereinsmitglieder behaupteten — bei anderen Eisenbahnverwaltungen in Frage der Haftpflicht andere Anschauungen vorherrschen sollen, wurde der Beschluss gefasst, eine authentische Darlegung der Direktorenkonferenz der Oesterreichischen Eisenbahnen und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft einzuholen.

Die Linien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Diese Gesellschaft, deren Firmaprotokollirung mit dem Sitze in Wien bereits erfolgt ist, steht wegen des Betriebes ihrer Linien mit mehreren Bahnverwaltungen in Unterhandlung. Schon am 1. Januar 1887 kommen 6 ihrer Linien gegen die pauschalirten Selbstkosten in den Betrieb der K. K. Staatseisenbahnen. Bei den übrigen Linien, welche in das Betriebsübereinkommen nicht einbezogen sind, wird der Betrieb, bis ein definitives Arrangement getroffen, durch die Lokaleisenbahn-Gesellschaft fortgeführt. Zu diesen Linien gehören die Strecke Weisskirchen-Vsetin, bezüglich deren Verkaufes an die Ferdinands-Nordbahn Verhandlungen demnächst neuerlich eingeleitet werden und diesmal vielleicht zu positivem Resultate führen dürften, sowie die Linie Cáslau-Zavratec und Cáslau-Mocovic, bezüglich deren, da die Verhandlungen wegen Ankaufs durch die Nordwestbahn sich zerschlagen haben, ein Arrangement in der Richtung getroffen werden dürfte, dass die Nordwestbahn diese Linien in Betrieb nimmt.

Arlberg- und Bodenseeverkehr.

Der Transit-Güterverkehr (an Getreide, Mehl, Fassholz, Wein, lebendem Vieh etc.) aus Ungarn via Arlbergbahn-Vorarlberg nach der Schweiz und Frankreich war auch in den letzten Wochen lebhaft und es zeigt sich immer mehr, wie grosse Bedeutung diese Verkehrsroute für Ungarn besitzt. Namentlich aus Südungarn findet ein rasch wachsender Gütertransit statt, der bereits grosse Dimensionen angenommen hat. In gleicher Weise gewinnt der Bodenseeverkehr und dessen Handelsplätze an Wichtigkeit, welche durch die Arlbergbahn alimentirt werden. Sämmtliche Bodenseeplätze wurden dadurch belebt. Bregenz ist zu dem wichtigsten Stapelplatz für den Oesterreichischen und Ungarischen Viehverkehr geworden, dessen Wochenmärkte eine grosse Frequenz und Umsatz aufweisen. Friedrichshafen ist als Einlagerungsplatz für Getreide wichtig; daselbst wird zu den vier anderen, diesem Zwecke dienenden Getreideschuppen ein neuer errichtet, der dritte seit Eröffnung der Arlbergbahn. Auch in Konstanz hat die Badische Eisenbahnverwaltung Lagerräume zur Unterbringung von 350 Waggons hergestellt. Bekanntlich ist seither Bregenz als erster Auslaufhafen für die Bodenseeplätze installirt worden, welcher regelmässig von den Oesterreichischen, Schweizerischen, Badischen, Württembergischen und Bayerischen Dampfschiffen frequentirt wird, die auch abwechselnd, respektive ergänzend die Trajektirung der Güter besorgen.

Die Lokalbahn Nyiregyháza-Mátészalka.

Bezüglich dieser Bahn hat nach Uebertragung der Konzession an eine Aktiengesellschaft die konstituirende Generalversammlung am 17. v. Mts. in Budapest stattgefunden. In derselben wurden die folgenden Verträge genehmigt und zwar mit der Budapester ersten vaterländischen Sparkasse über die sogleiche Einzahlung der vom Szatmárer Komitate durch 10 Jahre übernommenen Einzahlungen auf die Stammaktien, deren 6 400 Stück nebst 9 600 Prioritätsaktien je à 100 fl. ausgegeben werden. Für die Ueberlassung der letzteren nebst 494 000 fl. baar wird vom Bauunternehmer Armin Schwarz der Bau der ganzen Bahn hergestellt, deren gesammtes Stammkapital somit 1 600 000 fl. beträgt. Den Betrieb übernimmt die Nordostbahn, mit welcher sowie auch mit der Ungarischen Staatsbahn die Verträge abgeschlossen wurden. Gemäss der laut Urkunde vom 12. November ertheilten Konzession, sind die 5 pCt. Zinsen der Prioritätsaktien zu decken, worauf erst die Stammaktien an die Reihe kommen.

Finanzielle Rückschau in 1886 und Koursnotiz.

Schon in der Eingangs dieses Berichtes gepflogenen Rückschau wurden die finanziellen Ergebnissen des Vorjahres gewürdigt. Während sich dieselben in der ersten Jahreshälfte trostlos gestalteten, nahmen sie in der zweiten Hälfte trotz der durch die Bulgarischen Ereignisse wieder angefachten Kriegsbefürchtungen einen Ansatz zum Bessern. Die mittlere Einnahme pro Kilometer ergab für das ganze Eisenbahnnetz der Monarchie zu Ende Juni ein Minus von 7,3 pCt., zu Ende Oktober, bis zu welchem Zeitpunkte die offiziellen Einnahmeausweise veröffentlicht wurden, aber ein solches von nur mehr 4,9 pCt. Auf dem Netze der gemeinsamen Bahnen trat eine Besserung von 9,9 auf 7,7 und auf demjenigen der Oesterreichischen Bahnen eine solche von 6,6 auf 2,8 pCt. ein. Die Ungarischen Bahnen (mit Ausnahme der Königlichen Staatsbahnen) weisen dagegen eine Verschlechterung von 2,8 auf 3,7 pCt. aus, was zum Theil den geringen Einnahmen aus dem Personenverkehr zuzuschreiben ist; diese waren nämlich in den Sommermonaten 1885, infolge der Ungarischen Landesausstellung, ungewöhnlich hoch. Wenn man die einzelnen Bahnen in Betracht zieht, so zeigt sich, dass von 63 derselben nicht weniger als 51 eine Besserung des Kilometerertrages aufweisen, die übrigen 12 sind Ungarische Bahnen, bei welchen der Kilometerertrag abgenommen hat.

Den eingeholten Informationen zufolge, haben sich auch die noch nicht veröffentlichten Einnahmen aus den beiden letzten Monaten des Vorjahres recht annehmbar gestaltet; dies gilt besonders von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Ferdinands-Nordbahn, der Carl-Ludwigbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, während die Südbahn ein Minus von 75 000 fl. ausweisen soll. — Die Kourse der marktgängigen Bahnaktien und Prioritäten zu Anfang und Ende 1886 stellen sich wie folgt und zwar:

Aktien der		
Ferd.-Nordbahn	2300	2345
Franz-Josefb. .	212	220.50
Carl-Ludwigb. .	221.50	196.50
Nordwestbahn .	168.75	168.—
Elbethalbahn .	162.25	162.25
Staatsbahn . .	267.25	253.75
Südbahn . . .	132.75	103.25

Prioritäten der		
Nordbahn	113.30	116.50
Elisabethbahn . .	123.40	125.—
Carl-Ludwigbahn .	100.—	100.25
Rudolfbahn . . .	121.50	—.—
Südbahn	129.25	128.25

Mögen die am Neujahrstage von den Machthabern in ihren Ansprachen verkündeten Friedensaussichten sich dauernd erhalten; wir sollten aber nicht blos mit der Hoffnung in das neue Jahr hinübertreten, dass es besser als das abgelaufene sein werde, sondern dessen eingedenk sein, dass auch diese Hoffnung werthlos wird, wenn sich nicht eifrige und thatkräftige Arbeit anstrengt, um ihre Erfüllung zu ermöglichen!

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein. Auf Grund der stattgefundenen Abstimmung und der Festsetzungen des Vereins-Statuts hat die geschäftsführende Direktion erklärt, dass die Direktion der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft als Mitglied in den Verein aufgenommen ist.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat zum Kilometerzeiger No. 54 (Württembergische Staatsbahnen) den I. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den IV. Nachtrag ausgegeben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 26 (Oberhessische Staatseisenbahnen) und No. 85 (Holländische Eisenbahn) hat die geschäftsführende Direktion neu, zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen hat dieselbe den VII. Nachtrag ausgegeben. Die bisher gültigen Verzeichnisse No. 26 und 85 sind nunmehr aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5663 vom 30. Dezember 1886 an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 4. d. Mts.)

No. 5722 vom 31. Dezember 1886 an die Mitglieder der Subkommission für die Revision des Vereins-Wagenregulativs, betreffend Anträge auf Abänderung der Fassung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5730 vom 30. Dezember 1886 an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufnahme der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn in den Verein (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5732 vom 31. Dezember 1886 an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5758 (1886) vom 3. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 11 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 28 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinkosten (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 29 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 30 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 43 vom 5. d. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Kommissionen des Vereins, betreffend Festsetzung von Geschäftsordnungs-Fragen durch das neue Vereins-Statut (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Schneeverwehungen.

Der Ende Dezember dieses Jahres eingetretene Schneefall hat die Sächsischen Staatsbahnen in besonders starker Weise betroffen und auf denselben zu Verkehrsstörungen geführt, wie sie seit dem Bestehen des Netzes noch nicht erlebt worden sind. An einzelnen Tagen, zumal am 21. und 22. Dezember, waren weitaus die meisten Strecken und insbesondere sämmtliche Hauptlinien bis auf die Linie Dresden-Bodenbach gesperrt und es ist nur der angestrengtesten Thätigkeit aller Organe der Staats-Eisenbahnverwaltung zu danken, wenn es gelungen ist, die wichtigsten Linien bis zu den Weihnachtsfeiertagen wieder frei zu machen. In zahlreichen Fällen haben die Bahnbediensteten über ihre Kräfte gearbeitet, wie dies auch vielfache zumal beim Maschinenpersonal eingetretene Erkrankungen erweisen. Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat sich daher auch veranlasst gesehen, die allgemeine Anerkennung der ausserordentlichen Leistungen ausdrücklich auszusprechen.

Der Schaden, welcher der Staats-Eisenbahnverwaltung durch die Schneeverwehungen erwachsen ist, wird vielfach überschätzt, wennschon er natürlich nicht gering anzuschlagen ist. Nach vorläufiger Berechnung werden an Löhnen für das Schneeschaufeln ca. 3—400000 *M.* gezahlt worden sein, eine Summe, die sich daraus erklärt, dass fast überall für die allerdings nicht leichte Arbeit sehr hohe Löhne gefordert wurden. Der Ausfall an den Einnahmen aber wird kaum auf mehr als 100000 *M.* anzunehmen sein, da wohl im Personenverkehr mancher Transport wegen Aufgebens von Vergnügungsreisen dauernd entgangen ist, im Güterverkehr aber die vorerst unterbliebenen Transporte zum weitaus grössten Theile nach und nach der Bahn doch noch zukommen werden.

Wenn übrigens anlässlich der letzten Schneeverwehungen im Publikum vielfach der Wunsch nach Anschaffung von Schneepflügen laut geworden ist, so ist zu bemerken, dass Schneepflüge sich nur zu Beseitigung von regelmässig und nicht zu hoch gefallenem Schnee eignen, bei Schneewehen von 1—2 ja von 4 m Höhe und mehreren hundert Metern Länge aber, wie sie beim letzten Schneefall auf den Sächsischen Linien in grosser Zahl vorgekommen sind, unbedingt unanwendbar sind. Derartige Schneemassen können nach den bisherigen Erfahrungen nur durch Ausschaufeln mit Menschenhand beseitigt werden. Dem Vernehmen nach sollen auch die auf den Oesterreichischen Bahnen vielfach vorhandenen Schneepflüge fast völlig unbenutzt dastehen.

Gera-Prehlitz-Meuselwitz.

Am letzten vorigen Monats hat in Gera die konstituirende Versammlung der Aktionäre dieser Bahn stattgefunden. Erschienen waren 139 Aktionäre mit 2223 Stimmen, von denen, nachdem längere Zeit über die Rentabilität der projektirten Bahn debattirt worden war, 98 Aktionäre mit 2076 Stimmen für Errichtung der Gesellschaft stimmten. Sodann ward zu den erforderlichen Wahlen verschritten.

Die Bahn Gera-Prehlitz-Meuselwitz soll in einer Länge von 28 *km* als normalspurige Sekundärbahn gebaut werden und wird nach dem Voranschlag ca. 2400000 *M.* kosten. Die Stadt Gera wird sich mit dem Betrag von 150000 *M.* betheiligen.

Oberfinanzrath Nowotny.

Mit Ende vorigen Jahres ist ein weit über die Grenzen Sachsens hinaus bekannter Techniker, Oberfinanzrath Nowotny, Mitglied der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen nach 45jähriger, für das gesammte Maschinenwesen Deutschlands ausserordentlich segensreicher Thätigkeit in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Im Jahre 1821 als Sohn eines Büchsenmachers in Leitmeritz (Böhmen) geboren, wurde er nach mehrjährigem Besuch eines Gymnasiums Lehrling bei seinem Vater und studirte sodann nach überstandener Lehrzeit — während welcher er eine Dampfmaschine baute, ohne je eine solche gesehen zu haben — auf dem Polytechnikum in Prag. Im Jahre 1842 wurde er bei der Leipzig-Dresdener Privatbahn und kurze Zeit darauf bei der Sächsisch-Bayerischen Bahn als Zeichner beschäftigt, um bereits i. J. 1845 als Maschinenmeister zum Leiter des gesammten Maschinenwesens dieser Bahn zu avanciren. Er führte als solcher bereits im Jahre 1846 den elektrischen Telegraphen ein und erfand vor allem zahlreiche Verbesserungen an den Fahrbetriebsmitteln; so konstruirte er zunächst eine Lokomotive mit verstellbarer Vorderachse, baute auch als einer der Ersten Wagen mit 10000 kg Tragkraft. Er war es auch, der die ersten erfolgreichen Versuche machte, die Maschinen mit Steinkohlen statt mit Cokes zu heizen. 1858 ward er Obermaschinenmeister und 1865 als Direktionsrath, später Finanzrath Mitglied der Generaldirektion. Bei seinem Abgange wurde dem viel Gefeierten von seinem Landesherrn eine hohe Ordensdekoration verliehen.

Personalnachrichten.

Pfälzische Eisenbahnen: Direktor Hessert †.

Am 27. Dezember ist der stellvertretende Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen Gustav Hessert in Ludwigshafen am Rhein einem langwierigen und schweren Nierenleiden nach fünfmonatlichem, schmerzlichem Krankenlager erlegen. — Da der Verstorbene auch im Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen durch seine langjährige Thätigkeit vermöge seiner hervorragenden Geistesgaben und nicht minder liebenswürdigen Umgangsformen überall bekannt und geschätzt war, so werden die Leser dieser Zeitung vielleicht einige weitere Notizen aus seinem Leben interessiren.

G. Hessert, welcher ein Alter von nur 46 Jahren erreicht hat und unverehelicht blieb, war geboren in Freisbach in der Pfalz, absolvirte nach dem Besuche der Universitäten München, Heidelberg und Würzburg im Jahre 1866 mit Auszeichnung das juristische Staatsexamen des Königreichs Bayern und trat im Jahre 1869 aus dem eigentlichen Staatsdienste in den Dienst der Pfälzischen Eisenbahnen über. Im Jahre 1884 wurde er zum stellvertretenden Direktor dieser Bahnen ernannt. Für seine vorzüglichen Dienste wurde er auch durch Ordensverleihungen seitens Ihrer Majestäten des Königs von Bayern und des Königs von Preussen ausgezeichnet.

Alle, die den Verblichenen kannten, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren!

Preussen. Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Massalsky, bisher in Tilsit, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Lincke, bisher in Neustettin, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion nach Tilsit und Löhr, bisher in Breslau, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion II nach Neustettin.

Es ist verliehen: den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Rebentisch in Breslau die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Breslau-Halbstadt) daselbst, Fischer in Hannover die Stelle des Vorstehers der zu dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Hannover-Kassel) in Kassel gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion in Hannover und Herzog in Hannover die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Hannover-Rheine) daselbst.

Am 1. Januar traten in den Ruhestand: der Geheime Regierungsrath Plathner, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, der Baurath Eckolt, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte in Hamburg und der Eisenbahn-Maschineninspektor Wedemeyer, Vorsteher der Hauptwerkstätte in Minden.

Ueber die Rigibahn.

In „Le Génie Civil“ (v. 11. Dezbr. 1886) veröffentlicht der Ingenieur Th. Tschieret einige Mittheilungen über die Rigibahn, welcher wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

Nachdem die von Vitznau auf den Rigi führende Bahn im wesentlichen im Jahre 1870 fertiggestellt war, wurde der regelmässige Betrieb im Mai 1871 mit 3 Lokomotiven begonnen. Im Jahre 1873 waren 10 Maschinen im Dienst. Dieselben hatten einen aufrecht stehenden Kessel und zwei Laufachsen, an deren hinteren das Zahnrad angebracht war. Da der Brennmaterialienverbrauch dieser Maschinen ein sehr beträchtlicher war, so entschloss man sich im Jahre 1884 zu einem Umbau derselben, bei welchem an Stelle des bisherigen ein völlig neuer Kessel in der gewöhnlichen Form mit horizontalen Röhren zur Verwendung gelangen sollte. Zur Zeit sind bereits 5 Maschinen mit bestem Erfolge geändert, und der Umbau der übrigen steht bevor. Seit der Eröffnung des, jährlich nur während sechs Monaten stattfindenden Betriebes haben die zehn Maschinen im ganzen 320 000 Zugkm und jede einzelne einen Weg von 30 000 km zurückgelegt.

An der Zahnstange der Bahn hat sich eine rasche und beunruhigende Abnutzung der bekanntlich trapezoidförmig gestalteten Zähne gezeigt, deren Auswechslung mit Rücksicht auf die Konstruktion des Oberbaues umständlich ist. Hinsichtlich des Fortschrittes dieser Abnutzung kann man drei bestimmte Zeitabschnitte unterscheiden. Der erste ist durch das Auftreten von Fettflecken an den Nietköpfen einer grossen Zahl von Sprossen gekennzeichnet, und zwar rühren diese Flecke augenscheinlich von dem Fett her, welches durch das Zahnrad auf die Seiten der Zähne übertragen und demnächst bis zu den mit den U förmig gestalteten Seitenwangen vernieteten Enden derselben gelangt ist. Das Durchtreten des Fettes durch die Seitenwangen ist nur dadurch erklärlich, dass die in dieselben eingelassenen Enden der Sprossen einen gewissen Spielraum besitzen. Letzterer vergrössert sich allmählich, und in dem zweiten Zeitabschnitte beginnt der Zahn zu klappern. Dieser Zustand ist bereits beunruhigend, namentlich, wenn die Lockerung so gross geworden ist, dass der Zahn eine theilweise Drehung erleiden und somit das Zahnrad nicht mehr ordnungsmässig in die Lücke eingreifen kann. In dem dritten Abschnitte tritt der kritische Moment ein, welcher schwere Unglücksfälle im Gefolge haben kann, indem nämlich bei der fortgesetzten Beanspruchung der Sprossen durch die Maschine die Uförmigen Seitenwangen von einem Zahn bis zum nächsten aufreissen. Das sehr aufmerksame Bahnpersonal ist jedoch bei dem Auftreten eines solchen Risses, sogar von der Länge einiger Dezimeter in der Mitte der einzelnen Oberbautheile, noch keineswegs besorgt; letztere werden indessen sofort ausgewechselt, wenn ein derartiger Riss sich an den Enden derselben zeigt.

Zum Schlusse wirft der Herr Berichterstatter die Frage auf, welchem Umstande die erste Ursache dieser schnellen Abnutzung zuzuschreiben sei.

Eine Eisenbahn über den Septimer oder über den Splügen nach Landeck?

Bezüglich der Frage eines östlich der Gotthardbahn zu bauenden Eisenbahnüberganges über die Rhätischen Alpen, welche eine möglichst direkte Verbindung des Comersee via Hinterrhein nach Oesterreich herstellen soll, an welcher Italien und speziell die Provinz Mailand ein bedeutendes Interesse hat, kämpfen zwei Italienische Techniker in verschiedenen Broschüren gegen einander. Parravicini für das Projekt Splügen-Hinterrheinthal, Vanossi für das Projekt Septimer-Oberhalbstein. Letzteres Projekt beansprucht einen weniger hoch gelegenen und kürzeren, daher minder kostspieligen Tunnel (von oberhalb Stampa bis Savagnino). Vanossi schlägt auf Grund der seither vorgeschrittenen Technik und der geologischen Beschaffenheit für seinen Tunnel einen Luftschacht unterhalb Stalvedro vor und fasst die Vorzüge seines Septimerprojekts gegenüber der von Parravicini empfohlenen Splügenlinie darin zusammen: eine um 24,4 km geringere Betriebslänge; bessere Lage der Zufuhrlinien; geringere Kosten; die grösseren Schwierigkeiten, welche sich bei der Bohrung wie bei dem Betriebe eines Splügentunnels durch die unterirdischen Wärmeverhältnisse ergeben müssten, mangels eines Luftschachtes vom höchsten Punkt des Tunnels; besserer Anschluss an das wichtige Engadinthal; schliesslich verwirft er die Schmalspurbahn als nur lokalen Zwecken dienend. — Nach dem „Allgem. Fremdenblatt“ bringt der „Monitore delle strade ferrate“ (No. 46 vom 17. November 1886) eine Besprechung dieser Projekte; die Abhandlung gipfelt darin, dass der letzte Entwurf von Vanossi wohl die meiste Aussicht auf Durchführung haben könnte, sobald erst durch die interessirten Staaten u. s. w. das erforderliche Baukapital von etwa 2 500 000 L. für das Kilometer Tunnel und 411 500 L. für das Kilometer der übrigen Bahnlänge, also rund 96 Millionen Lire gesichert ist. St.

Die Congobahn.

Geschäftsleute und Kapitalisten der grösseren Belgischen Städte haben kürzlich eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Congogesellschaft für Handel und Gewerbe“ (Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie) gebildet. Dieselbe hat mit dem Congostaat einen Vertrag geschlossen, durch welchen sie sich verpflichtet, die vollständigen Vorarbeiten zum Bau einer den unteren Congo mit dem Stanley-Pool verbindenden Eisenbahn auszuführen. Zu den Verwaltungsräthen dieser Gesellschaft gehört u. A. der Generaldirektor der Grossen Belgischen Centralbahn Jules Urban, der Präsident der Belgischen nationalen Vizinalbahngesellschaft de Bruyn und der ehemalige Generaldirektor der Kaiserlich Ottomanischen Eisenbahnen Wellens.

Die Gesellschaft hat für die Bahn, die das Gebiet des Congostaates nicht verlassen darf, indessen durch eine schiffbare Strecke des Congo unterbrochen werden kann, innerhalb achtzehn Monaten die Vorarbeiten fertigzustellen und dem Staate ein ausgearbeitetes Projekt, welches sich auf die Bahnrichtung, die Profile, die allgemeinen Pläne für die Kunstarbeiten, die Anlage sämmtlicher Baulichkeiten und die Modelle der zu verwendenden Betriebsmittel zu erstrecken hat, nebst einem Kostenanschlag einzureichen. Die Gesellschaft erhält dann das uneingeschränkte Eigenthum von 150 000 ha Land, welches die bereits während der Vornahme ihrer Arbeiten auswählen und zu ihrem Vortheil benutzen, aber erst nach Fertigstellung der Vorarbeiten endgültig in Besitz nehmen darf.

Falls die Gesellschaft innerhalb der nächsten achtzehn Monate um eine Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn einkommt, so verpflichtet sich der Staat, diese auf 99 Jahre und unter den nachstehenden Vergünstigungen zu gewähren:

1. der Staat überlässt der Gesellschaft den erforderlichen Grund und Boden sowohl für die freie Strecke, als auch für die baulichen Anlagen und Perrons und hat nöthigenfalls das Enteignungsverfahren auf seine Kosten einzuleiten;
2. die Gesellschaft erhält das volle Eigenthum eines Landstreifens von je 200 m Tiefe zu beiden Seiten des Schienenweges;
3. für jeden Kilometer erbauter Eisenbahn kann die Gesellschaft 1 500 ha Land entweder nach Massgabe der Betriebseröffnung oder während 5 Jahren nach Vollendung der ganzen Bahn in Besitz nehmen, doch darf kein den Eingeborenen gehöriges Land in Anspruch genommen werden und, sofern das gewählte Land am Congo oder an einem seiner schiffbaren Nebenflüsse liegt, darf jedes Stück nicht mehr als 2 000 m Uferstrecke haben und muss durch eine ebenso lange Strecke von dem nächsten Stück getrennt sein.

Ferner ist die Bahn während der Konzessionsdauer von der Grundsteuer und jeder andern Abgabe befreit; auch verpflichtet sich der Staat, der Gesellschaft von jetzt ab bis zum Ende der Konzession 20 pCt. des Rohertrages der Ausgangssteuer des vorhergehenden Jahres als Beihilfe zu zahlen, doch darf dieselbe nicht 5 pCt. des bis zum Ende des eben bezeichneten Jahres für die Vorarbeiten oder für den Bau und die Ausrüstung der Bahn verausgabten Anlagekapitals überschreiten. Die Gesellschaft dagegen hat eine eingehende Rechnung über den Betrieb — in welcher diese Beihilfe unter Einnahmen aufzuführen ist — vorzulegen; hiernach werden die Ueberschüsse derart vertheilt, dass 5 pCt. in den Reservefonds zurückgelegt und 6 pCt. Zinsen auf die eingezahlten und für die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung der Bahn verausgabten Summen gezahlt werden, während von dem Rest der Staat 40, die Gesellschaft 60 pCt. erhält.

Der Staat behält sich ferner das Recht vor, zwei Kommissare zu ernennen, die jederzeit an den Sitzungen des Verwaltungsraths mit berathender Stimme theilnehmen und in die Bücher und Verhandlungen der Gesellschaft Einsicht nehmen können, während die Gesellschaft ohne Zustimmung der Regierung weder die Konzession und die ihr zugebilligten Vergünstigungen auf eine andere Gesellschaft übertragen, noch auch ihre Satzungen ändern oder sich mit einer andern Gesellschaft verschmelzen darf.

Ist die Gesellschaft innerhalb dreier Jahre nach Fertigstellung der Vorarbeiten nicht um eine Konzession für den Bau der Bahn unter den obigen Bedingungen eingekommen, so hat der Staat das Recht, andere Bedingungen festzustellen. Beab-

sichtigt die Gesellschaft auch dann nicht, von dem ihr zugebilligten Vorzugsrechte Gebrauch zu machen, so bleiben die Vorarbeiten Eigenthum des Staates, welcher die Konzession dann einer andern Gesellschaft übertragen kann, welche die Bahn unter der Bedingung baut, dass sie die für die Vorarbeiten entstandenen Kosten auf ihre Rechnung übernimmt, während dieselben sonst der Staat zu zahlen hat.

Nach dem oben wiedergegebenen Vertrage muss die Bahn also von der Mündung bis Vivi das rechte Congo-Ufer benutzen, da das linke unter Portugiesischer Hoheit steht; die Strecke von Vivi bis Stanley-Pool gehört zu zwei Drittheilen auf beiden Ufern dem Congostaate, von der Reststrecke ist das rechte Ufer Französisches Gebiet, das linke Ufer gehört dem Congostaate; die Bahn muss daher oberhalb von Vivi den Fluss überschreiten, um dieses Ufer benutzen zu können. An welcher Stelle die Bahn etwa durch eine schiffbare Strecke des Flusses unterbrochen werden könnte, lässt sich bisher kaum absehen. Zunächst wird in Frage kommen, ob Banana, der an der Mündung des Congo liegende bedeutendste Handelsplatz des Congostaates, oder Boma, am Anfang der Stromschnellen gelegen, als Ausgangspunkt gewählt wird. Gleich oberhalb von Banana findet sich ein verhältnissmässig guter Hafen, der Schiffe mit dem grössten Tiefgange aufnehmen kann, während bis Boma nur Seeschiffe von mittlerem Tiefgang hinauffahren können, andererseits ist das Ufer von Banana bis Boma flach und würde dem Bahnbau verhältnissmässig wenig Schwierigkeiten bieten. Von Boma bis Vivi aufwärts hat der Fluss eine reissende Schnelligkeit und mehrere Strudel und Stromschnellen, doch vermögen kleinere Dampfer, die dem Steuer gut gehorchen, auch diese noch zu überwinden; gleich oberhalb Vivi's hemmen die Yellalafälle die Schifffahrt vollständig, alsdann ist das Fahrwasser bis zum Stanley-Pool mit Ausnahme einiger Stromschnellen bei Leopoldville im ganzen günstig. Auf dieser ganzen Strecke indessen von Boma bis Stanley-Pool ist die Bodenbeschaffenheit dem Bahnbau äusserst hinderlich, wie bereits D. Hugo Zöller in einem Bericht vom April 1885 darlegte.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Dezembersitzung des Elektrotechnischen Vereins am 28. v. Mts. machte der Vorsitzende, Generalmajor Golz, zunächst Mittheilung von der namens des Vereins erfolgten Ueberreichung einer Glückwunschadresse an den Geheimen Regierungsrath Dr. Werner Siemens zu dessen am 13. Dezember stattgehabten 70 Geburtstage, dann von einer Veränderung in der Redaktion der Elektrotechnischen Zeitschrift, in welche für den ausscheidenden Professor Dr. Zetzsche Herr Gustav Wabner eingetreten ist.

Den ersten Vortrag des Abends hielt Dr. Weinstein: „Ueber Französische Bestimmung des legalen Ohm". Die erste der drei von der internationalen Konferenz in Paris im Jahre 1884 eingesetzten internationalen Kommissionen beschäftigte sich damit, eine für die Praxis ausreichende elektrische Einheit zu bestimmen, das Ergebniss war die Resolution:

„Das legale Ohm ist der Widerstand einer Quecksilbersäule von 1 qmm Querschnitt und 106 cm Länge bei der Temperatur des schmelzenden Eises. Ueber die Wahl der zur Herstellung des Normaletalons zu verwendenden Metalle wurde eine Einigung nicht erzielt."

Die Franzosen bestanden auf Platin-Iridium, andere, vornehmlich die Deutschen neigten dem Neusilber zu; schliesslich fand der Vorschlag von Helmholtz, jedem Staate möge es überlassen bleiben, das ihm am zweckmässigsten scheinende Metall zu wählen, allgemeine Billigung. Im Auftrage des Französischen Ministers der Posten und Telegraphen Cochery hat der Französische Physiker René Benoit 4 Fundamentaletalons für das legale Ohm hergestellt, deren sorgfältigste Ausführung namentlich unter Berücksichtigung ihrer Ausdehnung unter dem Einfluss verschiedener Temperaturen den Mittelwerth für die elektrische Widerstandseinheit = 0,999994 ergeben haben.

Anknüpfend an diesen Vortrag bemerkte Dr. Werner Siemens, dass, nachdem Frankreich und auch England, den Beschlüssen der internationalen Konferenz gemäss, eine legale Feststellung des Ohm bewirkt hätten, es für Deutschland ein tiefgefühltes Bedürfniss sei, ebenfalls auf gesetzlichem Wege eine elektrische Masseinheit zu schaffen.

Oberingenieur Frischen sprach sodann über ein neues System, bei eingetretenen Eisenbahnunfällen unter Benutzung der Elektrizität schnell und sicher Hilfe herbeizurufen. Es ist dies ein Glockenwerk mit automatischer Einrichtung, dessen einzelne Stationen je etwa auf 1 km Entfernung von einander aufgestellt sind. Die sinnreiche Ausführung der Anlage gestattet es, mit wenigen verabredeten Zeichen auf der ganzen Linie kundzugeben, wo der Unfall passirt ist, welcher Art er ist, welche Hilfe, und von wo diese verlangt wird u. s. w. Der interessante Vortrag wurde durch Vorzeigung von Abbildungen und Modellen auf das eingehendste illustrirt.

Litteratur.

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

Diese in No. 68 fg. v. J. unserer Zeitung abgedruckte eingehende Darstellung der Sächsischen Sekundärbahnen ist nunmehr als eine zusammenhängende, trefflich ausgestattete Broschüre mit Abbildungen im Kommissionsverlag der Hofbuchhandlung von Burdach (Warnatz & Lehmann) in Dresden erschienen. Preis 4 ℳ.

Verschiedenes.

Wasserkraft-Drehscheibe für Lokomotiven.

Wie das „Centralblatt der Bauverwaltung" No. 50 d. Jahrg. 1886 berichtet, ist auf dem Bahnhofe Frankfurt a/O. eine durch Wasserkraft betriebene Lokomotiv-Drehscheibe hergestellt, welche voraussichtlich die erste ihrer Art im Bereiche der Deutschen Eisenbahnen sein dürfte. Die Wasserkraft-Drehvorrichtung der Drehscheibe, deren Bauart selbst nichts eigenthümliches bietet, liegt unmittelbar neben derselben in einem überwölbten Keller; das Kraftwasser wird der Bahnhofsleitung entnommen, welche durch das städtische Wasserwerk gespeist wird. Bei der Abnahme der Vorrichtung stellte sich heraus, dass bei 2 Atmosphären Druck und bei Belastung der Drehscheibe mit einer Schlepp-Tenderlokomotive von 39 t Lokomotiv- und 27,5 t Tendergewicht eine volle Hin- und Rückdrehung der Scheibe um je 180° in 2 Minuten und bei 0,6 Atmosphären dieselbe Drehung überhaupt noch, wenn auch nur sehr langsam, möglich war. Die Anlagekosten haben 10 895 ℳ betragen. Die jährlichen Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten, sind auf 3 555,5 ℳ berechnet, während die Kosten der früheren Handumdrehung zu rund 4 400 ℳ ermittelt sind. Durch die Einführung des Wasserkraftbetriebes ist also, abgesehen von sonstigen Vortheilen, insbesondere Schnelligkeit und Sicherheit der Bewegung, eine nicht unerhebliche Ersparniss erzielt worden.

Fernsprechverbindung zwischen Paris und Brüssel.

Die Herstellung einer unmittelbaren Fernsprechverbindung zwischen Paris und Brüssel ist seitens der betheiligten Regierungen neuerdings eingehend erwogen, über die Wahl des Systems herrschen indessen zur Zeit noch verschiedene Ansichten. In Frankreich wird die Ausführung einer besonderen Linie mit Doppelleitung aus Silicium-Broncedraht zwischen den beiden, 310 km von einander entfernten Orten für erforderlich gehalten, während man in Belgien dem v. Rysselberghe'schen Verfahren, bei welchem die vorhandenen Telegraphendrähte für die Fernsprechverbindung mitzubenutzen sind, den Vorzug zu geben geneigt ist. Der Widerstand der Französischen Regierung gegen das letztere System gründet sich auf die schlechten Erfahrungen, welche angeblich mit der bereits bestehenden, nach demselben betriebenen Fernsprechverbindung zwischen Paris und Reims gemacht worden sind, und welche beispielsweise auch von der zwischen Genf und Lausanne bestehenden Verbindung gemeldet werden. Auf den Belgischen Linien soll sich dagegen das in ausgedehntem Masse angewendete Rysselberghe'sche Verfahren bewährt haben. Nach dem bisherigen Stande der Verhandlungen soll die Belgische Regierung den vermittelnden Vorschlag gemacht haben, dass es jedem der betheiligten Länder überlassen sein möge, das für zweckmässig gehaltene System zu wählen. Da es indessen zweifelhaft erscheint, ob die Französische Regierung unter solchen Voraussetzungen es für angezeigt oder zulässig erachten wird, die beträchtlichen Kosten für eine Verbindung aufzuwenden, welche ihr nicht von vornherein die Gewähr des Gelingens bietet, so darf eine endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit vorerst wohl noch nicht erwartet werden.

Eisenbahnverbindung Petersburg-Peking.

Wie der „Bautechniker" berichtet, wurden die Gouverneure Ost-Sibiriens und des Amurgebietes vor kurzem nach Petersburg berufen, um ihre Ansichten über die Ausführung des Bahnprojektes Petersburg-Peking mitzutheilen. Der Russischen Regierung liegen eigentlich drei bezügliche Bahnprojekte vor, die nur darin von einander verschieden sind, dass ein jedes derselben eine andere Stadt als Ausgangspunkt für diese Weltbahn vorschlägt. Voraussichtlich wird die Stadt Jekaterinenburg als Ausgangspunkt für diese Bahn gewählt, welche dann über Tomsk, Kiachta, Urga und Kalgan nach Peking, vielleicht sogar bis Shanghai führen wird. Die Bahn soll eingleisig gebaut und als Staatsbahn hergestellt werden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Die auf Seite 6 im Nachtrag II des im **Ungarischen Eisenbahnverbande** vom 1. Januar 1886 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von weichem Holz (alle Arten von Nadelholz), Eisenbahnschwellen, Brettern aus Buchenholz und Brennholz von Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Szeged K. Ung. St. B. und Szeged Oe. U. St. E. G. transit enthaltenen Frachtsätze sind zu streichen. In diesen Relationen bleiben die im Haupttarife auf Seite 17 enthaltenen Frachtsätze weiter in Gültigkeit.

Die auf Seite 6 des erwähnten Nachtrages II von Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Hód Mezö Vásárhely und Orosháza enthaltenen Frachtsätze sind zu streichen und durch folgende zu ersetzen.

Von	Nach H. M. Vásárhelyra	Nach Orosházára
	Frachtsätze pro 100 kg in Kr. Oe. W.	
Iglo Löcse . . .	74,9	74,9
Kralován. . . .	69,7	69,7
Lucsivna	77,2	77,2
Poprad-Felka . .	77,2	77,2
Turán	68,2	68,2

Budapest, am 2. Januar 1887. (62)
Die Direktion.

Die sub Zahl ad 73563 vom 19. November 1886 publizirten Nachträge VI bezw. III zu dem Tarifheft I des **Ungarischen Eisenbahnverbandes** und zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Grosshornvieh, Schafe und Borstenvieh in Wagenladungen von Ungarischen Stationen nach Pozsony-fiókpályandvar (Filialbahnhof) treten nicht am 1., sondern am 10. Januar 1887 ins Leben.

Budapest, am 3. Januar 1887. (63)
Die Direktion.

2. Verkehrsstörungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Infolge starker Schneewehen war der Güterverkehr auf den Linien der Reichseisenbahnen in der Zeit vom 21. bis 26. Dezember 1886 unterbrochen.

Auch haben nach einer Mittheilung der Betriebsdirektion der Französischen Ostbahn in der Zeit vom 20. bis 24. Dezember 1886 auf den Französischen Bahnen Schneewehen stattgefunden, durch welche die Wagenbeförderung während des genannten Zeitraumes gehemmt war.

Strassburg, den 2. Januar 1887. (64)
Kaiserliche Generaldirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Die Verkehrshindernisse auf den diesseitigen Bahnstrecken sind inzwischen beseitigt worden und findet der regelmässige Betrieb auf denselben vom 28. d. Mts. ab wieder statt.

Erfurt, den 31. Dezember 1886. (65)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch Schneefall herbeigeführte Störung des Güterzugbetriebes ist seit dem 30. Dezember v. J. auf sämmtlichen Bahnstrecken unseres Verwaltungsbezirks wieder gehoben.

Magdeburg, den 5. Januar 1887. (66)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin. Die in No. 101 der Vereinszeitung hinsichtlich des diesseitigen Bezirks gemeldeten Betriebsstörungen sind seit dem 27. Dezember v. J. behoben; jedoch erlitt der Wagendurchgang auf der Sächsischen Staatsbahn infolge der dort bestehenden Verkehrsstockung bis Ende des Monats noch Unterbrechung.

Auf einzelnen Strecken der Schlesischen Gebirgsbahn am 31. v. Mts. durch Schneeverwehungen erneut eingetretene Betriebsstörungen waren bereits am 2. d. Mts. wieder beseitigt.

Berlin, den 5. Januar 1887. (67)
Wex.

4. Güterverkehr.

Elbumschlags-Verkehr Oesterreich-Dresden-Elbkai. Am 1. Januar 1887 tritt Nachtrag V zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft und kann durch unsere hiesigen Güterexpeditionen bezogen werden. Soweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, gelten solche erst ab 20. Februar 1887.

Dresden, am 31. Dezember 1886. (68)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1887 treten direkte Frachtsätze für Eilgut und Vieh sowie für die Beförderung von Leichen im Verkehr zwischen der Station Kalk B. M. und den Stationen des diesseitigen Bezirks in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Hannover, den 29. Dezember 1886. (69)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin und Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Bromberg, Erfurt und Magdeburg. Die in den vorbezeichneten Tarifen mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember v. Js. eingeführten Ausnahme-Tarifsätze für Steinsendungen von Freienwalde a/Oder, Niederfinow und Ziegelei nach verschiedenen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen bleiben über den genannten Termin hinaus bis auf Weiteres in Geltung.

Berlin, den 4. Januar 1887. (70)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die nachstehende, durch Nachtrag X zum **Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,** vom 1. Dezember d. J. eingeführte Tarifbestimmung über die Anwendung der Frachtsätze der Spezialtarife I bis III ist durch Hinzufügung der im Druck hervorgehobenen Worte ergänzt worden:

„Zu den Frachtsätzen der Spezialtarife werden die in dem betreffenden Verzeichnisse aufgeführten Güter befördert, wenn der Versender sie mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen aufliefert oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt. Bei Aufgabe von Quantitäten unter 10 000 kg, jedoch von mindestens 5 000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Wagen, werden die Güter der Spezialtarife I und II zu den Sätzen der Klasse A 2 und die Güter des Spezialtarifs III zu den Sätzen des Spezialtarifs II befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10 000 kg eine billigere Fracht ergibt. Siehe übrigens auch die Bestimmungen unter 4 c und die speziellen Tarifvorschriften im Theil II b."

Berlin, den 31. Dezember 1886. (71)
Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Böhmischer Kokesverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab werden die diesseitigen Stationen Castrop und Merklinde mit den für Bochum (Köln rrh.) bestehenden Frachtsätzen in die Tarife vom 1. März 1884 und 10. Dezember 1886 aufgenommen.

Köln, den 6. Januar 1887. (72)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechstrheinische).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gnesen des diesseitigen Direktionsbezirks in das Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Verbandes** Tariftabelle A, mit direkten Tarifsätzen für den Verkehr mit der Warschau-Wien-Bromberger, der Lodzer Fabrik-, der Weichselbahn und der Warschau-Terespoler Eisenbahn aufgenommen. — Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die Verbandstationen und die unterzeichnete Direktion nähere Auskunft.

Bromberg, den 5. Januar 1887. (73)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer- (Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer, Bergisch-Märkisch-Belgischer und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge) **Güterverkehr.** In den vorbezeichneten Güterverkehren werden mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab die Güter des Spezialtarifs III, sowie der Ausnahmetarife 4, 5, 6 a (ausschliesslich „Holz, roh vorgearbeitetes, nicht gesägtes, roh beschlagene oder beschnittene Stämme und Grubenholz von mehr als 6 m Länge," sowie „Steine, bearbeitete, einfach glatt behauene") 7 a, 7 b und 8 bei Aufgabe in Quantitäten unter 10 000 kg jedoch von mindestens 5 000 kg pro Wagen, oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum, zu den Sätzen des Spezialtarifs II befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10 000 kg eine billigere Fracht ergibt.

Köln, den 6. Januar 1887. (74)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostpreuss. Südbahn. Da die Navigation auf dem Dnjepr geschlossen, treten die für diese Periode publizirten Getreidefrachtsätze ab Kiew Fluss nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing mit 6. Januar n. St. ausser Kraft. Desgleichen werden vom 18. Februar cr. n. St. die Getreidefrachtsätze nach Königsberg etc. ab Tscherkassy der Fastow Bahn auf 108,22 Rbl. + nach Königsberg 50,46 ℳ, Pillau 60,01 ℳ, Memel 68,57 ℳ, ab Krementschug der Charkow-Nicolajew Bahn für Getreide etc. auf 127,29 Rbl., für Oelkuchen auf 123,14 Rbl. + nach Königsberg 47,55 ℳ, Pillau 56,66 ℳ, Memel und Elbing 64,83 ℳ pro 10 000 kg erhöht.

Die Direktion. (75)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des **Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen**, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — **Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.**

Beiblatt zu No. 2 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 8. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Januar 1887 erscheint der VII. Nachtrag zu unserm vom 1. April 1885 gültigen Lokalgütertarif.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarif und den dazu erschienenen Nachträgen. Der Nachtrag ist von unserem Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 31. Dezember 1886. (76)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Spezialdirektion.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Im vorbezeichneten Güterverkehr werden mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab die Güter des Spezialtarifs III, sowie der Ausnahmetarife 4, 7, 9 und 11 bei Aufgabe von Quantitäten unter 10000 kg, jedoch von mindestens 5000 kg pro Wagen, oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum zu den Sätzen des Spezialtarifs II befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10000 kg eine billigere Fracht ergibt.

Köln, den 4. Januar 1887. (77)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) bezw. Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1887 ab werden die Stationen Erbach i. Westerwald, Frickhofen, Goldhausen, Langenhalm, Niederzeuzheim, Raubach, Westerburg, Willmenrod, Wilsenrod und Wirges des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie Mainz Centralbahnhof, Station der Hessischen Ludwigs - Eisenbahn, in den Ausnahmetarif für Steine des Spezialtarifs III des Staatsbahnverkehrs Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch) bezw. des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands - Güterverkehrs mit Stationen der Hessischen Ludwigs- und der Main-Neckar-Bahn aufgenommen.

Die Güterexpeditionen der genannten Stationen ertheilen auf Anfrage nähere Auskunft.

Köln, den 2. Januar 1887. (78)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 10. Januar 1887 treten für den Verkehr zwischen Coblenz und der Württembergischen Station Hosskirch-Königsegg direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft, betragend bei Coblenz (Moselbahn) 1,21 *M.*, Coblenz (Rheinbahn) 1,22 *M.* für 100 kg.

Köln, den 1. Januar 1887. (79)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.). Vom 1. Januar 1887 ab wird die Station Louisenthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) in den Ausnahmetarif 3 für Eisenerze etc. einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ist das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (80)

Frankfurt a/M., den 27. Dezember 1886
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Januar 1887 neuen Stils ab wird die Station Frankfurt a/M., Westbahnhof (Nassauischer oder Taunusbahnhof) des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband bezw. in den vom 1. Januar 1883 n. St. gültigen Gütertarif (2. Ausgabe) sowie in die vom 27. Mai 1885 n. St. gültige 2. Ausgabe des Anhangs II zum obigen Gütertarif für sämmtliche Klassen, Artikel- und Ausnahmetarife, insoweit darin für die Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen bereits Frachtsätze enthalten sind, mit diesen Sätzen aufgenommen.

Bromberg, den 3. Januar 1887. (81)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Nachtrage I zu dem vom 15. April 1885 ab gültigen Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für **Roheisen** aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, **zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern**, gelten vom 15. Januar 1887 ab bis auf weiteres auch für die Beförderung von Luppenstäben (Rohschienen), rohen Blöcken von Flusseisen und Flussstahl sowie Stahlknüppeln (Billets) unter den Bedingungen des bezeichneten Ausnahmetarifs.

Elberfeld, den 30. Dezember 1886. (82)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Im Tarifheft 1 ist die Kilometertafel I durch Aufnahme der Station Neusorg, wie folgt, ergänzt worden:

Bayerische Verband-station	Bayerische Knoten-station	Anstoss-kilometer			
		a	b	c	d
Neusorg	Marktredwitz	12	13	14	15

Breslau, den 4. Januar 1887. (83)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Sächsisch - Thüringischer Verbandsverkehr. Am 1. Februar 1887 tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Sächsisch-Thüringischen Verbande zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt (westlich bezw. südlich von Halle und Leipzig einschliesslich Leipzig Thür. Bhf.), der Nordhausen-Erfurter-, Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Verbandstarif Theil III für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Sächsisch-Thüringischen Verbande vom 1. April bezw. 1. März 1880 nebst Nachträgen;
b) der Verbandstarif Theil III für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbande vom 1. Mai 1880 nebst Nachtrag bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Altmorschen, Beiseförth, Guxhagen, Hönebach, Melsungen und Rotenburg a. Fulda des Direktionsbezirks Erfurt.

Der neue Tarif enthält ausser erheblichen Erweiterungen der direkten Vieh- etc. Abfertigung und vielfachen Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze in einzelnen Fällen auch geringfügige Erhöhungen, die letzteren werden jedoch erst mit dem 1. März 1887 gültig.

Für den Verkehr

1. zwischen Stationen der Werrabahn einschl. Wernshausen-Schmalkalden) einerseits und den Stationen Dresden und Grossenhain der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits,
2. zwischen den Stationen Altmorschen, Beiseförth, Guxhagen, Hönebach und Melsungen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt einerseits und den Stationen Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau der Königlich Sächsischen Staatsbahn andererseits

bleiben die bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze

zu 1 des unter vorstehend a) genannten Tarifs und
„ 2 des unter vorstehend b) genannten Tarifs

noch bis zum 28. Februar 1887 in Gültigkeit.

Von diesem Zeitpunkte ab findet eine direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh zwischen den Stationen der Werrabahn bezw Schmalkalden der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn, sowie den Stationen Altmorschen, Beiseförth, Guxhagen, Hönebach und Melsungen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits überhaupt nicht mehr statt. Exemplare des neuen Tarifs sind demnächst bei den betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von 0,75 *M.* käuflich zu haben; inzwischen ertheilt das diesseitige Tarifbüreau hier auf bezügliche Anfragen nähere Auskunft.

Erfurt, den 31. Dezember 1886. (84)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Januar k. J. kommen im **Süddeutschen Verbande** für besonders benannte Güter, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a/M., Gustavsburg, Ludwigshafen, Mainz und Mannheim und von da mit der Bahn nach Basel (Reichsbahn) befördert werden, neue Transittarife, sowie zu den Heften 1, 3, 4 und 5 des Verbandstarifs Nachträge zur Einführung. Soweit hierdurch einzelne Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 21. Februar k. J. in Geltung.

Strassburg, den 31. Dezember 1886. (85)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für alte Kupfermünzen, zum Einschmelzen bestimmt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis Ende März 1887 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B., K. E. B., Oe. N. W. B.	1,15 *M.*
Von Dresden-Elbkai nach Wien Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B., K. E. B., Oe. N. W. B.	1,61 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. Dezember 1886. (86)
Die Betriebsdirektion.

Oesterreich.-Ungar.-Russischer Eisenbahnverband. Am 20. Dezember a. St. 1886/1. Januar n. St. 1887 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Februar a. St./13. Februar n. St. 1887 der XX. Nachtrag zum Theil II des Tarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883, ferner der I. Nachtrag zu dem vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. zur Ausgabe.

Diese Nachträge enthalten die theilweise Aufhebung des Haupttarifes sammt den hierzu erschienenen Nachträgen, bezw. des Getreide-Ausnahmetarifes hinsichtlich des Verkehres nach Russland so zwar, dass ab 1. Februar a. St./13. Februar n. St. 1887 die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze vollinhaltlich nur für den Verkehr aus Russland nach Oesterreich-Ungarn in Kraft bleiben.

Für die Richtung nach Russland bleiben nach dem 1. Februar a. St./13. Februar n. St. 1887 nur die in Gulden Oe. W. Noten ausgedrückten Frachtsätze, für den Durchlauf bis zu den respektiven Russischen Grenzstationen, nach Massgabe der im Verbandtarife vorgesehenen Routen gültig.

Wien, am 31. Dezember 1886. (87)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Für **Rohkupfertransporte** bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden in den nachbenannten Relationen folgende ermässigte Frachtsätze mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1887 im Refaktiewege gewährt u. zwar:

Von Leipzig nach Wien . . 3,01 *M.*
„ Hettstedt nach Wien . 3,54 „
pro 100 kg.

Ausserdem bei Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagen
Von Hettstedt nach Wien . 3,48 *M.*
pro 100 kg.

Wien, am 30. Dezember 1886. (88)
Die Betriebsdirektion.

---

5. Submissionen.

Verdingung von Metall- und Kurzwaaren. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen 3664 Mille Drahtstifte, 4250 Mille Kammzwecken, 700 Mille Rohrnägel, 380 m Funkenfänger-Drahtgeflecht, 1400 lfd. m Gasröhren, 1532 Mille Holzschrauben, 1000 kg Binde-, 1920 m Draht- und 2200 kg Krahn-Ketten, 180 Stück Lokomotiv-Kohlenschaufeln, 380000 Stück geschmiedete Nägel, 500000 Stück Sächsische Blech- und 114000 Stück Kessel- und Tenderniete, 280000 Stück Schraubenmuttern, 28 Stück Universal-Schraubenschlüssel, 430000 Stück Splinte und 1760 Stück Pinsel sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen sowie Zeichnungen für Kohlenschaufeln, Pinsel und geschmiedete Nägel liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Metall- und Kurzwaaren etc. bis zum Eröffnungstermine am Donnerstag, den 20. Januar 1887, Vormittags 10 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 17. Februar 1887 ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sind in No. 66 des „Deutschen Reichsanzeigers“ vom 17. März 1886 veröffentlicht. (89)

Magdeburg, den 29. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamtes angesammelten, auf dem Bahnhofe Pasewalk lagernden alten Oberbau- und Baumaterialien als: Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen, Messing, Eisendraht, Zink- und Eisenblech sollen im Wege der Versteigerung verkauft werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Materialien“ sind bis zum 20. Januar 1887, Vormittags 12 Uhr portofrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien liegen in unserm Büreau hier während der Dienststunden, ferner im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offertenformulare gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von dem diesseitigen Büreauvorstand hierselbst — Lindenstrasse 19 parterre — bezogen werden.

Stettin, den 1. Januar 1887. (90 H & V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 3. 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 12. Januar 1887.

Dieser Nummer liegt No. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Ohrenerkrankungen der Eisenbahnbediensteten.

Von Medizinalrath Dr. Hedinger in Stuttgart, Vorstand der Klinik für Ohrenkranke.

Wie in No. 88 S. 936 dieser Zeitung v. 1886 mitgetheilt ist, wurde auf der letzten Versammlung Deutscher Naturforscher und Aerzte (Sektion für Ohrenheilkunde) in Berlin der Vermuthung Ausdruck gegeben, dass bei der Häufigkeit des Vorkommens von Ohrenerkrankungen und bei der Wichtigkeit der akustischen Signale für den Eisenbahndienst eine Reihe von Bahnunfällen nicht durch Nachlässigkeit, sondern durch mangelhaftes Gehör des betreffenden Beamtenpersonals verursacht sein möchte, wobei u. a. bemerkt wurde, dass ein Arzt in Pest unter 250 untersuchten Eisenbahnbediensteten 36,8 pCt. Ohrenkranke gefunden hätte. Am Schlusse jener Mittheilung ist der Wunsch ausgesprochen, dass der angeregten Frage mit Rücksicht auf die zweifellose Wichtigkeit der Angelegenheit in den betheiligten Kreisen weitere Aufmerksamkeit gewidmet werden möge.

Zu diesem Schlusssatze ist zu bemerken, dass die gewünschten Untersuchungen bereits 1882 und 1883 in grösserem Massstabe angestellt und die bezüglichen Ergebnisse auch veröffentlicht worden sind. Es wurden im ganzen etwa 1300 Bedienstete der Eisenbahnen untersucht, und die hierbei gewonnenen Resultate dürften im allgemeinen auch heute noch als zutreffend gelten.

Da dieselben seinerzeit aber nur fachmännischen Kreisen zugänglich geworden sind, möchte eine Mittheilung der Ergebnisse jener mühsamen Untersuchungen und statistischen Erhebungen, welche ich schon 1866 in Frankreich, Belgien und Holland auf Veranlassung des damaligen Chefs der Königlich Württembergischen Eisenbahnen, Frhrn. v. Varnbüler, begann, auch den Lesern dieses Blattes vielleicht nicht unerwünscht sein.

Ich war meines Wissens der erste, welcher schon im Jahre 1877*) die verhältnissmässige Häufigkeit jener Erkrankungen der Gehörorgane nachwies und andeutete, dass die Bediensteten des Verkehrswesens, namentlich der Eisenbahnen und unter diesen besonders die Lokomotivführer und Heizer, durch die Eigenartigkeit ihres Dienstes der Gefahr solcher Erkrankungen überaus leicht ausgesetzt seien. Schon damals machte ich auf den chronischen Mittelohrkatarrh als die Ursache der fortschreitenden Schwerhörigkeit aufmerksam. Meine weiteren Untersuchungen bestätigten diese Ansicht und ergaben namentlich Katarrhe der Nase und des Rachens als Ursache des Mittelohrkatarrhs. Inzwischen hatten sich die bezüglichen Erfahrungen vermehrt, und aus den Berichten der Niederschlesischen Eisenbahn ist z. B. ersichtlich, dass bei den Bediensteten der letzteren Erkrankungen der Gehörorgane im Vergleiche zu anderen doppelt so häufig vorkommen. Aehnlich lauten die Berichte der Eisenbahnärzte über die Erkrankungen der Eisenbahnbeamten in Sachsen und anderen Ländern.

Nachdem bei dem internationalen ohrenärztlichen Kongress in Mailand der Antrag von Moos in Heidelberg eingebracht worden war: in Anbetracht dessen, dass die Lokomotivführer und Heizer einen sehr erheblichen Prozentsatz zu Ohrenerkrankungen, sowie zur Erkrankung der Athemorgane, als Ausgangspunkt für Affektionen des Gehörapparates liefern, und in Anbetracht, dass gerade diese Erkrankungen eine ungemeine Gefahr für die Sicherheit des Betriebs auf unseren Eisenbahnen bedeuten, an die Regierungen, event. Direktionen der Verkehrsanstalten das Ersuchen zu richten, die Gehörorgane der Lokomotivführer und Heizer sowohl vor dem Eintritt in den Dienst als nachher (etwa alle zwei Jahre) einer genauen spezialärztlichen Untersuchung zu unterwerfen, unternahm ich die bezügliche Untersuchung der Königlich Württembergischen Eisenbahnbediensteten. Dieselbe lieferte die folgenden Ergebnisse:

1. normale Hörweite (5—2 m) bei den

Lokomotivführern	8	pCt.	Bremsern	80	pCt.
Heizern	45	„	Zugmeistern	71,4	„
Kondukteuren	81	„	Bahnwärtern	70,4	„
Weichenwärtern	81,1	„	Wagenwärtern	67,3	„

*) „Württemb. Korrespondenzblatt" 1877. S. 14 ff. — Dr. Hedinger, Krankenbericht der Heilanstalt für Ohrenkranke in Stuttgart. E. Koch. 1880.

2. mittlere Hörweite (2—1 m) d. h. solche Hörweite, bei welcher der Dienst nicht besonders erschwert ist, bei den
Lokomotivführern 27 pCt. Bremsern . . 15.5 pCt.
Heizern . . . . 23 „ Zugmeistern . 11,7 „
Kondukteuren . . 11,5 „ Bahnwärtern . 13,0 „
Weichenwärtern . 13,2 „ Wagenwärtern 18,2 „

3. wirkliche Schwerhörigkeit, bei welcher der Dienst erschwert wird (1 m — 1 cm) bei den
Lokomotivführern 67 pCt. Bremsern . . 4,5 pCt.
Heizern . . . . 30 „ Zugmeistern . 16,9 „
Kondukteuren . . 7,5 „ Bahnwärtern . 16,6 „
Weichenwärtern . 5,7 „ Wagenwärtern 14,5 „

4. minimale Hörweite (50—1 cm) d. h. völlige Unbrauchbarkeit des Gehörorgans für den Dienst bei den
Lokomotivführern 35 pCt.
Heizern . . . . 8 „

Es war nicht möglich 3. und 4. ganz auseinander zu halten. Praktische Wichtigkeit hat hauptsächlich 4.

Aus diesen Angaben geht hervor, dass die Bremser mit 80 pCt. Normalhörenden, 15,5 pCt. mit mittlerer Hörweite und nur 4,5 pCt. eigentlich Schwerhörigen, den niedersten Prozentsatz der letzteren unter den 8 Beamtengattungen die günstigsten Zahlen aufweisen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass dieselben der Gesammtzahl nach den kleinsten Prozentsatz jener 8 Beamtenklassen ausmachen und ausserdem meist in jüngerem Lebensalter stehen.

Den Bremsern zunächst stehen die Weichenwärter; unter den 5,7 pCt. Schwerhörigen derselben befinden sich aber zwei, welche nur eine Hörweite von 50—1 cm haben. Bei dieser Gruppe bildet das Lebensalter einen wesentlichen Grund für die günstigen Verhältnisse, indem über die Hälfte (65 pCt.) derselben im Alter von 20—40 Jahren steht, was sonst bei keiner der übrigen Gruppen vorkommt.

Annähernd gleiche Verhältnisse wie bei den Weichenwärtern finden sich in dritter Linie bei den Kondukteuren. Da dieselben meistens in einem Alter von 40—50 Jahren stehen, so ist mit Rücksicht hierauf das Ergebniss als ein gutes zu bezeichnen.

Die bei den Zugmeistern festgestellten minder günstigen Zahlen sind dadurch erklärlich, dass diese Beamten erst nach einer Reihe von Dienstjahren aus den Kondukteuren gewählt werden und bereits das 40. Lebensjahr überschritten haben. Unter den 16,9 pCt. Schwerhörigen befinden sich überdies noch zwei, welche nur eine Hörweite von 50—1 cm haben.

Die vorstehend angegebenen Erhebungen gestatten indessen noch keinen unmittelbaren Schluss auf die Einwirkung, welche die Berufsthätigkeit der einzelnen Beamtengattungen auf die Gehörorgane ausübt, da hierbei auch noch das Dienstalter zu berücksichtigen ist, welches, wie aus den folgenden Tabellen ersichtlich ist, bezüglich der Verminderung der Hörweite sehr wesentlich in Betracht kommt. Nach dem Dienstalter stellen sich die Verhältnisse folgendermassen:

Dienst-alter	Zugmeister				Kondukteure			
	Zahl der Angest.	Hörweite: 5—2 m	2—1 m	1 m — 1 cm	Zahl der Angest.	Hörweite: 5—2 m	2—1 m	1 m — 1 cm
Jahre		pCt.	pCt.	pCt.		pCt.	pCt.	pCt.
1— 5	—	—	—	—	41	39=95	1= 2,5	1= 2,5
6—10	—	—	—	—	73	62=84,9	7= 9,6	4= 5,5
11—15	25	20=80	2=8	3=12	47	35=74,5	7=14,9	5=10,6
16—20	26	22=84,6	3=11,5	1= 3,9	12	4=33,3	5=41,7	3=25
21—25	17	9=52,9	3=17,7	5—29,4	1	1=100	—	—
26—30	8	4=50	1=12,5	3=37,5	—	—	—	—
31—32	1	—	—	1=100	—	—	—	—
	Bremser				Wagenwärter			
1— 5	12	8=66,6	3=25	1=8,4	9	4=44,5	3=33,3	2=22,2
6—10	18	16=89	1= 5,5	1=5,5	15	12=80	2=13,4	1= 6,6
11—15	8	7=87,5	1=12,5	—	18	12=66,6	2=11,1	4=22,3
16—20	5	3=60	2=40	—	9	6=66,6	2=22,3	1=11,1
21—25	—	—	—	—	4	3=75	1=25	—
26—30	2	2=100	—	—	—	—	—	—
31—32	—	—		—	—	—		
	Weichenwärter				Bahnwärter			
1— 5	43	38=88,4	4= 9,3	1= 2,3	13	12=92,3	1= 7,7	—
6—10	68	57=83,8	9=13,2	2= 3	14	11=78,6	—	3=21,4
11—15	35	26=74,3	6=17,1	3= 8,6	22	13=59,1	4=18,2	5=22,7
16—20	9	7=77,8	1=11,1	1=11,1	2	1=50	—	1=50
21—25	3	1=33,3	1=33,3	1=33,3	1	—	1=100	—
26—30	—	—	—	—	1	—	1=100	—
31—32	1	—	—	1=100	1[1])	1=100	—	—

[1]) 36 Dienstjahre.

Dienst-alter	Lokomotivführer und Heizer				
	Zahl der Angest.	Davon haben eine Hörweite von 5 — 2 m	2 — 1 m	1 m — 1 cm	50 — 1 cm
Jahre		pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
1 — 5	24	11 od. 46	7 od. 29	6 od. 25	1 od. 5
5 — 10	37	14 „ 38	10 „ 27	13 „ 35	5 „ 14
10 — 15	44	8 „ 18	14 „ 32	22 „ 50	10 „ 23
15 — 20	25	6 „ 24	4 „ 16	15 „ 60	6 „ 24
20 — 25	10	— „ —	1 „ 10	9 „ 90	4 „ 40
25 — 30	6 } 8	— „ —	2 „ 25	6 „ 75	5 „ 70
30 — 32	2 }	— „ —	— „ —	— „ —	1 „ 100
		(Abnahme der besser Hörenden.)		(Zunahme d. Schwerhörigen.)	
	Lokomotivführer				
1 — 5	—	— —	— —	— —	— —
5 — 10	12	3 od. 25	3 od. 25	6 od. 50	2 od. 17
10 — 15	31	2 „ 7	10 „ 32	19 „ 61	9 „ 30
15 — 20	14	1 „ 7	4 „ 29	9 „ 64	5 „ 36
20 — 25	10	— „ —	1 „ 10	9 „ 90	4 „ 40
25 — 30	6	— „ —	2 „ 33	4 „ 67	5 „ 70
30 — 32	2	— „ —	— „ —	2 „ 100	1 „ 100
	Heizer				
1 — 5	24	11 od. 46	7 od. 29	6 od. 25	1 od. 5
5 — 10	25	11 „ 44	7 „ 28	7 „ 28	3 „ 12
10 — 15	13	6 „ 46	4 „ 31	3 „ 23	1 „ 8
15 — 20	11	5 „ 45	— „ —	6 „ 55	1 „ 9

Aus den vorstehenden Tabellen ergibt sich, dass die Zahl der Schwerhörigen sowohl an sich, als auch hinsichtlich des Grades der Schwerhörigkeit mit den Dienstjahren steigt. Beispielsweise finden sich unter den Zugmeistern im Dienstalter von 11—15 Jahren, in welchem sie im allgemeinen zuerst zu dieser Stellung gelangen, 80 pCt. Normalhörende, 8 pCt. mit mittlerer Hörweite und 12 pCt. Schwerhörige. Im weiteren Verlaufe bis zum 30. Dienstjahre sinkt die Zahl der Normalhörenden bis auf 50 pCt., während die Zahl der Schwerhörigen bis auf 100 pCt. im 32. Dienstjahre steigt.

Aehnlich verhält es sich bei den Kondukteuren, welche mit 95 pCt. Normalhörenden, 2,5 pCt. von mittlerer Hörweite und 2,5 pCt. Schwerhörigen im 1.—5. Dienstjahre beginnen und im 20. Dienstjahre bis auf 33,3 pCt. mit normaler Hörweite sinken, während der Prozentsatz der Schwerhörigkeit von 2,5 pCt. bis auf 25 pCt. steigt.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet nehmen die Bremser wiederum die günstigste Stellung ein und fast gleiche Verhältnisse zeigen die Wagenwärter.

Vergleicht man nunmehr die Hörweite derselben Dienst-Altersklasse bei den verschiedenen Beamtengattungen, zu welchem Behufe nach dem vorliegenden statistischen Materiale nur die 2 Dienst-Altersklassen von 10—20 Jahren geeignet sind, da in den beiden vorhergehenden Klassen keine Zugmeister und in den höheren Klassen zu wenige Beamte der übrigen Gattungen vertreten sind, so ergibt sich folgende Uebersicht:

	1. Zugmeister	2. Bremser	3. Weichenwärter	4. Wagenwärter	5. Kondukteure	6. Bahnwärter
Zahl der im Dienstalter von 10—20 Jahren stehenden	51	13	44	27	59	24
Davon haben eine Hörweite von	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
5—2 m	42=82	10=77	33=75	18=67	39=66	14=58
2—1 m	5= 9,8	3=23	7=15,9	4=15	12=20,3	4=17
1 m — 1 cm	4= 8	—	4= 9	5=18	8=13,5	6=25

Hiernach haben die Zugmeister verhältnissmässig die meisten Normalhörenden (82 pCt.) und es ist daher der Umstand, dass die Zugmeister überhaupt in Bezug auf die Hörweite hinter den übrigen Gattungen zurückstehen, in der That auf das verhältnissmässig höhere Dienstalter zurückzuführen. Nächst den Zugmeistern haben in derselben Dienst-Altersklasse verhältnissmässig am meisten Normalhörende die Bremser, dann folgen der Reihe nach die Weichenwärter, die Wagenwärter, die Kondukteure und endlich die Bahnwärter. In fast umgekehrter Reihenfolge steigt dagegen die Prozentzahl der Schwerhörigen bei diesen Gruppen.

Ueberaus auffällig ist in der mitgetheilten Tabelle der grosse Unterschied zwischen den Schwerhörigen des Maschinenpersonals und der übrigen aufgeführten Gruppen. Von letzteren hat wieder das Zugpersonal im allgemeinen ein günstigeres Verhältniss als das Bahnbewachungsper-

sonal, insbesondere die Bahnwärter (16,6 pCt. Schwerhöriger).*) Mit Ausnahme der Bremser und Wagenwärter, bei welchen das Verhältniss ziemlich gleichmässig bleibt, ergibt sich eine Zunahme der Schwerhörigen und eine Abnahme der Guthörenden aus den Tabellen, jedoch bei weitem nicht in dem Grade, wie bei dem Maschinenpersonal, so dass eine ziemlich rasche Abnutzung des letzteren hinsichtlich des Gehörorganes ausser Zweifel steht, obwohl die Sicherheit des Betriebes darunter nicht in dem wohl behaupteten Umfange leidet.**)

In den anderen Klassen der in Rede stehenden Eisenbahnbeamten möchte die Durchschnittszahl der Schwerhörigen diejenige anderer Berufsklassen wohl kaum übersteigen, so dass eine wirklich ungünstige Beeinflussung der ersteren durch den Dienst, mit Ausnahme der Bahnwärter, bei welchen eine solche nicht geleugnet werden kann, nicht stattfindet.

Was die einzelnen Ohrerkrankungen der Eisenbahnbediensteten betrifft, so sind es hauptsächlich solche, welche durch den Einfluss der Witterungsverhältnisse bedingt sind, d. h. Katarrhe des Rachens und der Ohrtrompete, Mittelohrkatarrhe mit allen ihren Folgezuständen. Viel seltener sind die weit schwerer zu behandelnden Labyrinthaffektionen, und es ist dies ein durchaus nicht zu unterschätzendes günstiges Moment, da jene Erkrankungen, wenn sie bald in Behandlung kommen, fast immer der Besserung zugänglich sind, und da auch in den ungünstigen Fällen wenigstens Verschlimmerung für absehbare Zeit zu verhindern ist.*)

Wenn ich nun auch gegenwärtig noch im allgemeinen der gleichen Ansicht bin, wie zur Zeit der Untersuchung, so bin ich doch geneigt, bezüglich des Maschinenpersonals, besonders der Lokomotivführer, eine verschärfte Kontrole für wünschenswerth zu halten, weil ich mich von der früher festgestellten raschen Abnahme ihres Gehörs im Dienst seither weiter überzeugen konnte. Ich glaube daher nicht zu weit zu gehen, wenn ich für das Maschinenpersonal eine alle 2 Jahre, für das übrige Personal eine alle 3—4 Jahre sich wiederholende Ohrenuntersuchung seitens eines bewährten Spezialisten im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes für nothwendig erkläre.

*) Von den Zugmeistern, welche denselben Prozentsatz Schwerhöriger aufweisen, steht die grössere Anzahl in höherem Lebensalter.

**) Hedinger a. a. O. Weil sich diese Bediensteten nicht allein auf die akustischen, sondern auch auf die optischen Signale verlassen, indem die Verlässlichkeit jener durch ungünstige Windrichtung, sowie durch die verschiedenen Nebengeräusche auf den Bahnhöfen erheblich beeinträchtigt wird. Wären die akustischen Signale allein, so dürften die Lokomotivführer mittlerer und minimaler Hörweite überhaupt nicht mehr zum Dienste zugelassen werden.

*) Näheres vergl. Hedinger, Die Ohrenkrankheiten der Eisenbahnbeamten. Zug- und Bahnbewachungspersonal. Separatausdruck a. d. „Deutschen Medizinischen Wochenschrift" No. 27. 1883. Herausgegeben von Dr. P. Börner; Verlag von G. Reimer in Berlin; und Hedinger, Die Ohrenkrankheiten des Lokomotivpersonals. Zur Frage der Berufskrankheiten. Separatabdruck a. d. „Deutschen Medizinischen Wochenschrift" No. 5. 1882.

Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Berlin-Breslau-Oderberg.

Seit dem 1. d. Mts. hat die Preussische Staatsbahnverwaltung den bisher von der internationalen Schlafwagengesellschaft geführten Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Berlin-Breslau-Oderberg übernommen. Die Benutzung der neueingestellten Schlafwagen ist nur den mit gültigen Eisenbahn-Fahrbillets I. oder II. Klasse versehenen Reisenden unter Zulösung eines entsprechenden Schlafbillets gestattet. Reisende mit Fahrbillets I. Klasse können Schlafbillets I. oder auch II. Klasse lösen und haben im ersteren Falle Anspruch auf Einräumung einer halben Wagenabtheilung oder eines Halbkoupees, wobei von den beiden übereinander angebrachten Betteinrichtungen nur die eine zur Benutzung gelangt. 4 Reisende mit Fahrbillets I. Klasse brauchen für die gemeinschaftliche Inanspruchnahme einer Wagenabtheilung von 4 Schlafplätzen nur 3 Schlafbillets I. Klasse zu lösen. Schlafbillets sind für Kinder unter 4 Jahren, für welche ein besonderer Schlafplatz nicht belegt wird, überhaupt nicht, für sonstige Kinder unter 10 Jahren aber in gleicher Weise wie für Erwachsene erforderlich, jedoch genügt für zwei Kinder unter 10 Jahren, welche zusammen ein Bett benutzen, die Lösung nur eines Schlafbillets. In allen sonstigen Fällen ist die Inanspruchnahme einer ganzen Wagenabtheilung nur gegen Lösung so vieler Fahr- und Schlafbillets gestattet, als Plätze vorhanden sind.

Verausgabt werden für die Strecken Berlin-Breslau bezw. Berlin-Oderberg und umgekehrt: Schlafbillets I. Klasse zum Preise von 8 bezw. 12 ℳ und Schlafbillets II. Klasse zum Preise von 6,50 bezw. 9 ℳ. Die Schlafbillets können entweder spätestens bis 1 Stunde vor Abgang des Zuges im voraus bei den Ausgabestellen in Berlin, Bahnhof Friedrichstrasse (für die Richtung Breslau-Oderberg) und in Oderberg (für die Richtung Breslau-Berlin (gegen Entrichtung des tarifmässigen Preises und einer Vormerkungsgebühr von 50 ₰ für jedes Billet oder in der letzten Stunde vor Abgang des Zuges bei dem Schlafwagenwärter am Zuge selbst gelöst werden. Die Vorausbestellung bei den Ausgabestellen kann auch unter Einzahlung des Schlafbilletpreises und der Vormerkungsgebühr auf brieflichem oder telegraphischem Wege, in letzterem Falle nur durch Vermittelung einer Preussischen Staatsbahnstation gegen Zahlung einer Depeschengebühr von 50 ₰ erfolgen. Die von der Ausgabestelle ertheilte Antwort dient dem Schlafwagenwärter gegenüber als Ausweis für den Anspruch auf die bestellten Plätze, falls solche überhaupt verfügbar sind. Auf Zwischenstationen, auf denen der Zug hält, können die Schlafbillets nur bei dem Schlafwagenwärter gekauft werden. Jedoch nehmen die grösseren Stationen zur Sicherung des Vorzuges im voraus Anmeldungen auf Schlafwagenplätze entgegen und ertheilen hierüber Anmeldescheine, auf deren Vorzeigung der Schlafwagenwärter nach Massgabe der noch unbesetzten Plätze und der Nummernfolge dieser Scheine die Schlafbillets gegen Entrichtung des tarifmässigen Preises verausgabt.

Von Reisenden, welche verhindert sind, die gelösten Schlafbillets zu benutzen, können letztere seitens der Ausgabestelle gegen Rückerstattung des gezahlten Preises (mit Ausnahme der Vormerkungsgebühr) zurückgenommen werden, falls die Rückgabe noch vor Schluss des Vorverkaufs für den betreffenden Zug erfolgt. Anderenfalls kann ein Gesuch um Rückerstattung des Billetpreises nur bei dem, der Ausgabestelle vorgesetzten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte vorgelegt werden. Letzteres gilt auch für die bei dem Schlafwagenwärter gelösten Billets, welcher zu Erstattungen überhaupt nicht befugt ist. Erstattungen auf Billets, welche nur für einen Theil der Reise haben benutzt werden können, finden nicht statt, falls die Unterbrechung der Fahrt nicht durch Laufunfähigkeit des Schlafwagens oder sonstige, von der Eisenbahnverwaltung zu vertretende Umstände verursacht worden ist. — Die Gültigkeitsdauer eines Schlafwagenbillets kann nicht verlängert werden.

Handgepäck, welches den Mitreisenden durch Grösse oder Inhalt lästig werden würde, darf nicht mit in die Schlafwagen genommen werden. — Das Tabakrauchen, welches (auch in den Abtheilungen II. Klasse) überhaupt nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung befindlichen Reisenden statthaft ist, muss während der Nachtzeit (d. h. von Abends 10 Uhr bis Morgens 7 Uhr) unterbleiben. Auch haben sich die Reisenden während dieser Zeit alles dessen zu enthalten, was die Ruhe der Mitreisenden zu stören geeignet ist. — Die Einrichtung der Plätze zum Schlafen kann mit Zustimmung der in derselben Abtheilung Mitreisenden jederzeit, unbedingt jedoch um 10 Uhr Abends verlangt werden. Um 7 Uhr Morgens kann die Beseitigung der Betten und die Aufräumung der Abtheilung gefordert werden.

Reisende, welche den im Interesse der Mitreisenden gegebenen Bestimmungen trotz erfolgter Aufforderung nicht nachkommen, können ohne Anspruch auf Erstattung des Schlafbilletpreises zum Verlassen des Schlafwagens auf der nächsten Station angehalten werden.

Eichenschwelle und Waldsubstanz.

Am 21. Dezember v. J. hielt Herr Oberingenieur Moritz Grell im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten in Wien einen sehr interessanten und mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über dieses Thema, aus welchem wir nachstehendes Resumé geben. Der Vortragende beginnt mit der Untersuchung, wie viel Holzschwellen überhaupt auf den gesammten Bahnen der Erde, sowohl auf den Haupt- und Nebengleisen liegen, und gelangt dazu, dass auf den Ende 1884 im Betrieb stehenden 468 077 km Bahnlängen, und den auf etwa 780 000 km geschätzten Gesammt-Gleislängen nach Abzug von beiläufig 10 pCt. für eisernen Oberbau im ganzen ungefähr 805 Millionen Holzschwellen liegen, welche ca. 150 Millionen Bäumen entsprechen, sodass alljährlich für die Bahnerhaltung sämmtlicher Erdbahnen (ohne Neubauten) rund 15 Millionen Bäume erforderlich sind. Sodann bespricht der Vortragende die gesammten Gleislängen und die verlegten Holzschwellen im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande pro Ende 1884 nach den amtlichen statistischen Tabellen, gegenüber denen pro 1879. Die gesammten Gleislängen betrugen 1879 86 677 km, wovon 3 503 = 4 pCt. auf eisernen Oberbau entfielen; 1884 betrugen sie schon 98 542 km, wovon 10 860 = 11 pCt. auf eisernen Oberbau entfielen. Aus der Tabelle über die verlegten Holzschwellen ergibt sich, dass von der 1884 ausgewiesenen Gesammtsumme von 93,8 Millionen die Eichenschwelle mit 57,6 Millionen = 61,4 pCt. den ersten Rang einnimmt. In Oesterreich-Ungarn partizipirt sie von 32 Millionen mit 21,5 Millionen = 67 pCt. Die Nadelholzschwelle partizipirt mit 34 Millionen = 36,4 pCt., in Oesterreich-Ungarn mit 9 Millionen = 28 pCt.; die imprägnirte Buchenschwelle hat es nur zu 2,2 Millionen = 2,3 pCt., in Oesterreich-Ungarn auf 1,5 Millionen Stück = 4,7 pCt. gebracht. Im Deutschen Reiche waren verwendet 31 Millionen Eichenschwellen und nur 636 000 Buchenschwellen, sodass auch dort ein Missverhältniss in der übermässigen Verwendung der Eichenschwellen obzuwalten scheint. Der Vortragende wendet sich nun ausschliesslich Oesterreichisch-Ungarischen Verhältnissen zu, bespricht die Imprägnirungsresultate und die relative Dauer der Eichen- und Buchenschwellen.

Rohe Eichenschwellen dauern in Oesterreich-Ungarn durchschnittlich 11—13, imprägnirte 18—20 Jahre; imprägnirte buchene 12—14 Jahre. Mit Rücksicht auf andere schätzenswerthe Eigenschaften der Eichenschwelle, namentlich in Bezug der Betriebssicherheit bei Eilzugsgeschwindigkeiten, sowie beim Befahren mit schweren Lokomotiven u. s. w. sei die imprägnirte Buchenschwelle nur auf ca. 80—90 pCt. des Werthes der rohen Eichenschwelle zu schätzen. Nach den günstigen Imprägnirungsresultaten mit der Buchenschwelle sei nun deren geringe Verwendung auffällig, was aber seinen Grund darin hat, dass die Eichenschwelle noch niemals so billig war wie jetzt, trotz aller Verminderung der Eichenwaldbestände.

So kosten z. B. rohe Eichenschwellen franko Bahn pro Stück in Galizien 1,20 fl.; den Ungarischen Staatsbahnen kosten sie im Norden ca. 1,37 fl., im Süden 1.65 fl., rohe buchene 0,82 fl. Der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn kosten eichene Schwellen 1,45 fl., Vizinalschwellen 0,90 fl., Ausschussschwellen 0,60 fl.

Die Elisabeth-Westbahn, Nordwestbahn, Nordbahn bezahlen eichene mit je 1,80 fl., die Südbahn mit 1,45 fl.

Bei solcher abnormen Billigkeit ist daher eine grosse Gefahr für die Eichenwälder vorhanden.

Zu dem allen kommt aber noch das schlechte Ausnutz-Prozent der Nutzholzmasse bei der Eichenschwellen-Erzeugung, indem das Ausbringen kaum 50 pCt. beträgt. Der Vortragende demonstrirt dann die Manipulation der Sleepererzeugung im Walde sehr instruktiv und geht dann zur Untersuchung des jährlichen Bedarfs an Eichenschwellen in Oesterreich-Ungarn über. Von den Ende 1884 verlegten Eichenschwellen von 21 454 000 Stück sind höchstens 20 pCt. imprägnirt. Daher kommen jährlich auszuwechseln

an rohen, bei einer 11jährigen Durchschnittsdauer	1 560 291	Stück
„ imprägnirten, bei einer 18jährigen „	238 377	„
für Bahnerhaltung . .	1 798 668	„
Für Neubauten nimmt der Vortragende für beide Reichshälften in minimo 700 km Länge an. Diese erfordern (bei ⅔ an eichenen) . . .	536 666	„
zusammen . .	2 335 334	Stück,

welche Ziffer mit den amtlichen ministeriellen Ausweisen über die faktische Verwendung der letzten Jahre sehr gut übereinstimmt.

Die Schleppbahnen benöthigen bei 1 019 km und bei $^2/_3$ eichenen alljährlich $\frac{1019 \times 1150 \times {}^2/_3}{11}$ (weil meist rohe)	71 000	„
die Berg- und Hüttenwerke, Tramways, Fabriken u. s. w.	100 000	„
zusammen über . .	2 500 000	Stück.

Eichenschwellen, die sich approximativ mit 80 pCt. = 2 Millionen auf Ungarn und mit 20 pCt. = $^1/_2$ Million auf Oesterreich vertheilen. Demnach entsteht die Frage, ob auf die nächsten 20 Jahre (einer Holzaltersklasse entsprechend) das Gesammtquantum von 50 Millionen Eichenschwellen von den Oesterreichisch-Ungarischen Eichenforsten auch geliefert werden kann?

Obwohl der jährliche Holzzuwachs in Oesterreich-Ungarn über 56 Millionen Festmeter und der Schwellenbedarf nur $2^1/_2$ Millionen eichene = ca. $^1/_4$ Million Festmeter beträgt, also im ganzen nur einem minimen Bruchtheile des Holzzuwachses entspricht, so verflüchtigt sich bei gründlicher Untersuchung der Eichenforste die Verblüffung über diese hohe Zuwachsziffer.

Dieser Untersuchung unterzieht nun der Vortragende zunächst die Ungarischen Wälder, weil von ihnen das Gros der Schwellen kommt, und illustrirt dieselbe durch die grosse Waldkarte Ungarns von Herrn Albert von Bedö, Königlich Ungarischem Ober-Landforstmeister, sowie er dessen grosses 1885er forststatistische Werk „die wirthschaftliche und kommerzielle Beschreibung der Wälder“ mit seinen ausführlichen und vortrefflichen Daten den Erhebungen zu Grunde legt.

Ungarn besitzt an Waldfläche 9 183 591 ha = 28,28 pCt. seines Areals, davon entfallen auf Eichenwälder ca. 28 pCt., auf Buchen- und anderes Laubholz 53 pCt. und auf Nadelholz 19 pCt.

Davon gehören dem Staate 1 482 212 = ca. 16 pCt., Körperschaften ca. 52 pCt. und Privaten ca. 32 pCt. Der jährliche Holzzuwachs beträgt bei Eichen 6, bei Buchen u. s. w. über 15 und beim Nadelholz ca. 7,3 Millionen, zusammen über 28,3 Millionen Festmeter oder pro Jahr und Hektar 3,08; für Eichen jedoch nur 2,4 Festm pro Hektar und Jahr. An Holzarten partizipirt die Stiel- und Traubeneiche mit 22,28 pCt., anderes Laubholz mit 58,63 pCt. (worunter Rothbuche mit 36,54 pCt.) und Nadelholz mit 19,09 pCt. (worunter die Fichte mit 13,81 pCt.).

An Eichenwäldern sind in den 5 grossen Waldgruppen vorhanden: Mittelwald 1 711 ha, Niederwald 879 104 ha und Hochwald **1 165 118 ha**, der sich vertheilt auf ärarische Forsten mit 239 252 ha und auf nichtärarische mit 925 866 ha.

Für die Erzeugung von eichenen Schwellen kommt jedoch nur die 5., 6. und 7. Holzaltersklasse, d. i. die von 81—100, 101—120 und über 120 jährigen Holze in Betracht; da aber die Ungarische Forststatistik bisher nur über die ärarischen Forste solche Details angibt, aus denen sich sichere Schlüsse für die vorliegende Frage ziehen lassen, die Lösung der Frage aber die Analyse des gesammten Eichenforstgebietes erfordert, so hatte sich der Vortragende an Herrn von Bedö mit der Bitte gewendet, ihn bei Lösung der Frage gütigst zu unterstützen, was derselbe auch in bereitwilligster und dankenswerther Weise gethan habe.

Der Vortragende verliest nun das Gutachten des Königlich Ungarischen Ober-Landforstmeisters, aus dem wir folgende prägnante Stellen entnehmen: Die ärarischen Eichen-Hochwälder Ungarns betragen 239 252 ha, von denen 31,5 pCt. = 75 879 ha 81- bis über 120 jährig, also binnen 20 Jahren schlagbar sind. In den letzten Jahren wurden hiervon durchschnittlich pro anno 2 230 ha ausgenützt und daraus 456 557 Festm = 205 Festm pro Hektar Holzausbringen erzielt. Laut den amtlichen Rechnungsausweisen entfielen hiervon an 68 pCt. Brennholz, 21 pCt. Nutzholz und 11 pCt. Schwellenholz oder pro Hektar 139 Festm Brennholz, 43 Festm Nutzholz und 23 Festm Schwellenholz und nachdem pro Cubikmeter 5 Schwellen erzeugt werden, rund 110 Schwellen pro Hektar. Demnach könnten von den schlagbaren ärarischen Eichenforsten in den nächsten 20 Jahren im ganzen 8 725 000 Stück Schwellen erzeugt werden.

Hierzu kommen die Privat-Eichenforste (nichtärarische) mit der Gesammtfläche von 925 866 ha, wovon jedoch höchstens 10 pCt. als schlagbar anzunehmen sind = 92 586 ha; daher mit den ärarischen haubaren Forsten zusammen 168 466 ha, woraus nach obigem binnen 30 Jahren 18 530 000 Stück oder pro anno 926 500 Eichenschwellen gewonnen werden können, welche Menge jedenfalls den Bedarf zu decken nicht genügend ist. Der jährliche Bedarf von 2 Millionen Stück könnte jedoch auch dann nicht gedeckt werden, falls alle Eichenwaldungen vollkommen normalmässig behandelt und mit den normalmässigen Altersklassen versehen wären, denn selbst in diesem Falle würde bei einer 100 jährigen Umtriebszeit von 1 165 118 ha Eichenwaldungen Ungarns jährlich 11 651 ha zur Nutzung gelangen und rund pro anno 1 280 000 Schwellen ergeben.

Aus diesem, auf amtlichen Rechnungsausweisen beruhenden autoritativen Gutachten des Herrn Ober-Landforstmeisters von Bedö zieht nun der Vortragende folgende Konsequenzen:

Um den auf Ungarn entfallenden Bedarf von jährlich 2 Millionen Eichenschwellen zu decken und falls man nicht

von Russland oder Amerika solche importiren will, wird höchst wahrscheinlich folgender Prozess seinen Lauf nehmen:

Die ärarischen Eichenforste werden ihr jährliches Kontingent stellen von $\frac{75\,879}{20} = 3\,800$ ha und ebenso die im systematischen Betriebe stehenden nichtärarischen mit $\frac{92\,586}{20} = 4\,600$ ha, zusammen mit 8 400 ha mit einem Ergebniss (nach Bedö) von jährlich . . . 926 500 Schwellen. Die Differenz von 1 073 500 Stück müsste daher durch Ueberhauen im Hochwalde, theils von dem Oberholze des 1—60 jährigen Niederwaldes entnommen werden. Diesen Ueberhau wird aber die Schwellenindustrie so lange in den schönsten, recht hohe Schwellenprozente ergebenden Eichenbeständen vornehmen, so lange solche eben noch zu haben sind. Angenommen nun, dass in den nächsten Jahren pro anno noch 3 000 ha solcher Ausnahmswälder gefunden werden, die bis zu 35 pCt. Schwellenholz, 10 pCt. Nutzholz und 55 pCt. Brennholz ergeben, mit einem Holzertrage von 200 Festm pro Hectar, so würden damit $0{,}35 \times 200 \times 5 \times 3\,000 = 1\,050\,000$ Stück Schwellen erzeugt werden, womit das obige Defizit bedeckt wäre.

Von Jahr zu Jahr müsste aber diese Ueberhaufläche in dem Masse zunehmen, als sich solche Ausnahmswälder vermindern und die Schwellenerträge sich den amtlichen Durchschnittsziffern wieder nähern würden. Aber selbst nur 3 000 ha Ueberhau im Hochwalde angenommen, würde schon nach 12 Jahren folgendes Resultat in den haubaren Privat-Eichenforsten mit fast mathematischer Gewissheit vorauszusehen sein:

3 000 ha	jährlicher Ueberhau × 12 = ...	36 000 ha
4 600 „	„ systematischer Abtrieb × 12 =	55 200 „
	zusammen	**91 200 ha**

d. h. längstens nach 11—12 Jahren, wahrscheinlich aber noch früher, werden sämmtliche haubaren Bestände der Privat-Eichenforste konsumirt sein und dann wird die noch nicht hiebreife 4. Altersklasse an die Reihe kommen!

Wenn nun vom Niederwalde alljährlich selbst bis 2 000 ha und noch andere grosse Flächen mittelst Plänterbetriebes zur Schwellennutzung herangezogen und bei 100 000 Schwellen ergeben würden (Bedö schätzt dieselben auf höchstens 30 000 Stück), so steht diesem Ertrage der Schwellenexport gegenüber, der z. B. in den Jahren 1877—1881 durchschnittlich jährlich 54 000 cbm = über ½ Million Schwellen über Triest allein betrug, so dass also dieser Export den Moment nur beschleunigen wird, wo der Ungarische Staat keine haubaren Privat-Eichenforste mehr haben wird, während er zur Zeit über kolossale Massen von haubaren Buchenwaldungen verfügt, welche sehnsüchtig ihrer Verwerthung harren!

Aber noch eine andere Konsequenz werde sich einstellen. Wenn jährlich die riesige Menge von nahezu 13 000 ha Eichenwald abgetrieben wird, so werden solch kolossale Brennholz-Vorräthe entstehen, dass sie nur schwer und kaum zu Selbstkosten an Mann gebracht werden können. Deshalb werde dann der Waldbesitzer bezw. der Schwellenunternehmer seinen ganzen Gewinn auf die Schwelle konzentriren; und daher werde eines schönen Tages der Preis der Eichenschwelle wie eine Sprungfeder in die Höhe schnellen, wodurch die Nachfrage geringer und dieser Parforcejagd nach Eichenschwellen ein jähes Ende bereitet werden wird.

[Herr Oberingenieur Grell schliesst seinen Vortrag (der in extenso in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" erscheint und dessen Lektüre wir unseren Lesern angelegentlich empfehlen) mit folgenden beherzigenswerthen Worten]:

„Höchstwahrscheinlich wird aber dieser Fall erst dann eintreten, wenn es zu spät ist, den argen Devastationen Einhalt zu gebieten, was weder den wahren Interessen der Eisenbahnen, noch auch dem staatlichen Gemeinwohl gleichgültig sein kann. Daher richte ich zum Schlusse mein Wort nicht an Sie, meine Herren, sondern an eine andere Adresse:

Die warnende Stimme ist aus Ungarn gekommen; sie möge zurücktönen jenseits der Leitha bis in die Paläste der Ungarischen Bahndirektionen; sie möge als vielfaches Echo ausklingen in den Hallen des Ungarischen Parlamentes in dem altrömischen Tribunenrufe bei Gefahr im Verzuge:

Videant consules, ne quid respublica detrimenti capiat!"

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Wie die „Vossische Ztg." mittheilt, ist in der ausserordentlichen Generalversammlung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft, in welcher 27 787 Stimmen vertreten gewesen sein sollen, das Angebot des Staates wegen Ankaufs der Bahn abgelehnt; für dasselbe wurden statt der erforderlichen drei Viertel nur 15 977 Stimmen abgegeben.

Da die zum 30. Dezember v. J. einberufen gewesene ausserordentliche Generalversammlung der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft nicht beschlussfähig gewesen ist, weil in derselben drei Viertel des begebenen Aktienkapitals nicht vertreten waren, sind die Aktionäre derselben nunmehr zu einer neuen ausserordentlichen Generalversammlung auf den 31. Januar d. J. eingeladen. Auf der Tagesordnung derselben steht: 1. Beschlussfassung über die Annahme des staatsseitigen Angebots zum Ankauf der Bahn, mit der Abänderung, dass die baare Zuzahlung von 12 ℳ beziehungsweise 24 ℳ auf die Stammaktien nicht, sondern statt dessen 14 ℳ baare Zuzahlung auf jede Prioritäts-Stammaktie geleistet werden; 2. im Falle der Ablehnung Beschlussfassung über unveränderte Annahme des staatsseitigen Angebots und in beiden Fällen über die Liquidation der Gesellschaft.

Nach einer in der Generalversammlung vom 30. Dezember v. J. seitens des Herrn Direktors Tull abgegebenen Erklärung soll der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten das Kaufgebot der Regierung nicht verlängert haben, sondern würde, wenn die Generalversammlung die Ueberlassung der Eisenbahn an den Staat, gleichviel zu welchen Bedingungen, beschliesse, dies als ein von der Gesellschaft dem Staat gemachtes Anerbieten betrachten.

Für die am 10. d. Mts. stattfindende Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft ist nach einer Meldung des „B. B.-C." von einem Aktionär noch der Antrag gestellt: „Dem bekannten Verstaatlichungsvertrage zuzustimmen, falls eine Abfindung, und zwar: a) für je 7 Stammaktien à 300 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 900 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887, und b) für je 7 Stamm-Prioritätsaktien à 300 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 125 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887 gewährt wird." (Die Staatsofferte lautete für 7 Aktien 750 ℳ Konsols und für 7 Stammprioritäten 2 250 ℳ Konsols.)

Nach telegraphischer Mittheilung aus Nordhausen vom 10. Januar wurde in der ausserordentlichen Generalversammlung die Verstaatlichungsofferte mit 8 322 gegen 188 Stimmen angenommen. Ein Regierungsvertreter war nicht anwesend.

Die Red.

Einführung der Deutschen Freikarten-Ordnung.

Das für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bisher bestandene Vereinskarten-Reglement ist mit Ablauf des Jahres 1886 ausser Kraft getreten. Demzufolge haben die auf Grund dieses Reglements von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgefertigten Freifahrtkarten (Vereinskarten) mit dem 1. Januar 1887 sämmtlich ihre Gültigkeit verloren.

Von diesem Zeitpunkt an gelangt eine unter den Verwaltungen der Staatsbahnen, sowie der grösseren Privatbahnen des Deutschen Reichs vereinbarte „Deutsche Freikarten-Ordnung" zur Einführung, nach welcher für die Mitglieder und Oberbeamten der betreffenden Eisenbahnverwaltungen seitens der jeweiligen geschäftsführenden Direktion des Deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes, als welche zur Zeit die Königliche Eisenbahndirektion in Hannover fungirt, vom 1. Januar 1887 ab gültige Freikarten ausgefertigt werden.

Diese Karten, welche in derselben Grösse wie die seitherigen Vereinskarten hergestellt sind, und denen als Umschlag ein Ledertäschchen dient, führen in grossem Rothdruck die Bezeichnung „Deutsche Freikarte". Dieselben sind in Schwarzdruck auf weissem Papier ausgeführt und mit reicher Randverzierung versehen. Sie enthalten die handschriftlich eingetragene Bezeichnung des Inhabers nach Namen und Amtscharakter, ferner eine laufende Nummer und die gedruckten Gültigkeitsbedingungen bezw. die Bezeichnung der Rechte des Inhabers der Karte und sind von der „geschäftsführenden Direktion des Deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes" unterzeichnet, sowie mit einem Trockenstempel der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover versehen.

Die Deutschen Freikarten berechtigen diejenigen, auf deren Namen sie ausgestellt sind:

a) zur freien Fahrt auf allen Bahnstrecken der an der Deutschen Freikarten-Ordnung betheiligten, in einem der Karte beigefügten Verzeichnisse aufgeführten Eisenbahnverwaltungen in den für Personenbeförderung bestimmten Zügen in beliebiger Wagenklasse, mit Ausnahme der von

der Verwaltung nicht in Regie geführten Züge, insbesondere der Orient-Expresszüge;

b) zur gebührenfreien Mitnahme von 25 kg Reisegepäck unter den bei den betreffenden Verwaltungen geltenden Expeditions- und Garantiebestimmungen;

c) zur Besichtigung der Bahnanlagen.

November-Einnahmen.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichs-Anzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November d. J. ergibt für die darin aufgeführten Bahnen eine Gesammt-Betriebslänge von 32 812,41 km. Für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres mit einer Länge von 32 627,32 km im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, ergeben sich nachstehende Daten: Eröffnet wurden: am 1. November d. J. die Strecken Jablonowo-Strassburg 23,30 km und Zuckau-Karthaus 11,86 km (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg), Altenhundem-Saalhausen 8,50 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), Hundsfeld-Gr. Totschen 15,69 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau) und Karolinenkoog-Fähre 0,50 km (Westholsteinische Eisenbahn), am 4. November d. J. die Strecke Freudenstadt-Schiltach 24,83 km (Württembergische Staatseisenbahnen) und Schiltach-Wolfach 9,72 km (Badische Staatseisenbahnen). Ausser Betrieb gesetzt wurden Ladegleise nach der Wilhelmsbahn und nach der Mockraugrube 0,68 km und ein Ladegleis nach der Hohenzollerngrube 0.50 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau). Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im November d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 40 Bahnen mit zusammen 30 731,50 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 1 895,82 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 42 Bahnen mit zusammen 26 668,31 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 5 959,01 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende November d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 ℳ. (30 405 000 ℳ. Stammaktien, 18 204 900 ℳ. Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 ℳ. entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 593 071 829 ℳ. (309 016 550 ℳ. Stammaktien, 84 496 150 ℳ. Prioritätsstammaktien und 199 559 129 ℳ. Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 834,46 km, so dass auf je 1 km 154 669 ℳ. entfallen.

Main-Neckarbahn: Eberstadt-Pfungstadt eröffnet.

Die 1,975 km lange, normalspurige, bei der Station Eberstadt der Main-Neckarbahn abzweigende Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit der Station Pfungstadt ist am 20. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Bahn wird von der Main-Neckarbahn nach Massgabe der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

Eisenbahnprojekt Hennef-Beuel.

Der Broelthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Hennef ist die Erlaubniss zur Vornahme genereller Vorarbeiten für eine schmalspurige Weiterführung der Broelthaleisenbahn von Hennef ab nach Beuel ertheilt worden.

Direktionsbezirk Elberfeld: Haltepunkt Wassermühle.

Am 15. Januar 1887 wird der zwischen Lennep und Krebsöge gelegene Haltepunkt Wassermühle für den Personenverkehr eröffnet. Sämmtliche Züge der Strecke Lennep-Dahlerau werden an dem genannten Haltepunkt zum Absetzen bezw. Aufnehmen von Reisenden anhalten. Eine direkte Personenabfertigung von und nach Wassermühle findet nach und von Lennep, Krebsöge, Dahlhausen a. d. Wupper, Dahlerau und Remscheid statt.

Erlaubniss zur freien Fahrt zum Besuch der Schulen.

Der Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Ergänzung zum § 5 des Reglements über die unentgeltliche Benutzung der Staatseisenbahnen angeordnet, dass die freie Fahrt zum Besuch von Schulen ausser leiblichen und rechtsgültig adoptirten Kindern auch Pflegekindern der Beamten, welche ohne gerichtlichen Akt an Kindesstatt angenommen sind, bewilligt werden kann.

Beförderung von Brotsendungen.

Nach den allgemeinen Tarifvorschriften (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Theil I) werden Brotsendungen nur verpackt angenommen. Diese Bestimmung ist nunmehr auf Sendungen, deren Gesammtgewicht die Höhe von 1 000 kg nicht erreicht, beschränkt. Brotsendungen im Gewicht von 1 000 kg und darüber werden fortan auch im unverpackten Zustande zur Beförderung angenommen.

Niederwaldbahn.

Ueber den Verkehr auf den beiden Niederwaldbahnen, deren Betrieb am 1. April eröffnet und am 15. November geschlossen wird, werden folgende Angaben mitgetheilt. Es wurden auf der Rüdesheimer Strecke aufwärts 86 075, abwärts 100 477, zusammen also 186 852 Personen befördert. Ausserdem befahren 12 540 Personen als Abonnenten die Bahn. Auf der Bahn Assmannshausen-Jagdschloss wurden aufwärts 24 162, abwärts 12 782 Personen befördert. Auf beiden Bahnen wurden nach und von dem Niederwalde 223 796 Personen gegen 226 797 Personen auf der Rüdesheimer Bahn allein im Jahre 1885 befördert. Mit Zurechnung der Abonnenten beläuft sich der diesjährige Gesammtverkehr jedoch auf 241 996 Personen. Die Dividende für 1886 wird auf 3 pCt. gegen 5½ pCt. im Vorjahre geschätzt.

Projektirte Augsburger Gürtelbahn.

Der Magistrat zu Augsburg hat im Prinzip seine Zustimmung zur Erbauung einer Augsburger Gürtelbahn zum Gütertransport ertheilt, und zwar unter Voraussetzung einer Abgabe von einem halben Pfennig für den Centner.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

In der letzten Aufsichtsraths-Sitzung lag der von der Regierung eingereichte Pachtkontrakt für die Linie Altdamm-Gollnow vor. Eine Beschlussfassung darüber wurde ausgesetzt, bis weitere Verhandlungen mit der Regierung stattgefunden haben werden.

Frachtkredite.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau macht bekannt, dass in dem Verwaltungsbereiche derselben Frachtkredite mit längerer als einmonatlicher Frist für die nach Oesterreich-Ungarn und Russland, sowie für die nach Berlin und nach Stationen der Linie Berlin-Kreuz-Alexandrowo und nördlich davon bestimmten Kohlentransporte nach Massgabe der bisher gültigen allgemeinen Bedingungen bis auf weiteres gewährt werden.

Frachtsätze für Kohlen nach Italien.

Die Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen kündigt die in Tagesblättern bereits vor einigen Wochen als bevorstehend gemeldete, Deutscherseits gewährte Ermässigung der Frachtsätze für Kohlen nach Italien um 1 Frcs., bezw. 2 Frcs. von Westfalen und dem Niederrhein, um ½ Frcs., bezw. 1 Frcs. vom Saargebiet mit dem Hinzufügen an, dass ein bezüglicher Tarifnachtrag, welcher voraussichtlich auch für die Italienischen Bahnstrecken Ermässigungen enthalten werde, demnächst zur Ausgabe gelangen wird.

Projektirte Strassenbahnen in der Umgegend von Frankfurt a/M.

Einem in dem Bezirksverein Sachsenhausen gehaltenen Vortrage über Strassenbahnen, welche für die Umgegend von Frankfurt a/M. in Aussicht genommen sind, entnimmt die „Frankf. Ztg.“ folgende Angaben: Die Hannoversche Bau- und Betriebsgesellschaft hatte zuerst eine schmalspurige Bahn für Personen- und Kleingüterverkehr vom Lokalbahnhof Sachsenhausen über die Darmstädter Landstrasse nach Isenburg-Dietzenbach bezw. Langen projektirt. Dieselbe ist aber, weil nicht gut durchführbar, aufgegeben worden. Im vergangenen Sommer hat dieselbe Gesellschaft mehrere neue Projekte ausgearbeitet, welche zum Theil von der Regierung gutgeheissen wurden. 1. Von der Untermainbrücke durch die Schweizerstrasse, Mörfelder Landstrasse beim Riedhof ab nach Station Louisa, nach Isenburg, Sprendlingen, Dreieichenhain und Dietzenbach, event. mit Abzweigung nach Langen; Länge 14 km. 2. Eine zweite Linie von der Untermainbrücke bis Riedhof wie die erste Linie, von hier entweder über Forsthaus (Waldbahn), Niederrad, Rother Hamm, Schwanheim, oder von Riedhof direkt nach Niederrad und Schwanheim; Länge 8⅓ km. 3. Die dritte Linie würde eine Rangirbahn sein, welche von Station Louisa in der Richtung nach der Oberschweinstiege, nach der Warte und dann längs der Brauereien geführt werden würde. Ausserdem ist noch eine zweite Linie nach Schwanheim, längs dem Ufer des Mains, vorgesehen. Die Darmstädter Bank hat ein Projekt aufgestellt, um Darmstadt mit Langen und Sachsenhausen direkt zu verbinden. Es würde dies eine Konkurrenzbahn der Main-Neckarbahn sein. Die Stadt Offenbach beabsichtigt eine Linie von Offenbach nach Bieber, Hainhausen, Jügesheim, Dudenhofen nach Babenhausen zu bauen. Endlich hat sich ein Komitee gebildet, das eine Bahn vom Eschenheimer Thurm nach Heddernheim und eine andere nach Bonames (11⅛ km) bauen will. Der Vorstand des Bezirksvereins Sachsenhausen wird es sich angelegen sein lassen, die Verwirklichung der verschiedenen Projekte herbeizuführen.

Dividendenschätzungen der Angermünde-Schwedter, Dortmund-Gronau-Enscheder, Oberlausitzer Eisenbahn, Ostpreussischen Südbahn und Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Bei der Angermünde-Schwedter Bahn wird die Dividende der Stammprioritäten dem vorjährigen Ergebniss — $1^1/_2$ pCt. — gleich geschätzt.

Die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn erklärt auf eine Anfrage betreffs der diesjährigen Dividende: „Wir machen darauf aufmerksam, dass zwar unser Geschäftsjahr mil ultimo Dezember schliesst, dass wir trotzdem aber doch erst gegen Ende des ersten Semesters des folgenden Jahres definitiv abschliessen können, weil die Staatsbahnen, mit denen wir viele, und gerade die wichtigsten Verkehre gemeinschaftlich haben und demzufolge auch gemeinschaftlich abrechnen müssen, ihr Rechnungsjahr bis ultimo März führen. Erst nach diesem Zeitpunkte gelangen wir in den Besitz der Resultate aus den Verkehrsabrechnungen der letzten Monate unseres Geschäftsjahres. Demzufolge sind wir zur Zeit noch nicht in der Lage, die Gesammteinnahme unserer Bahn pro 1886 und die für dieses Jahr eventuell zur Vertheilung kommende Dividende annähernd zu bezeichnen.“

Die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft hat bis Ende November dieses Jahres 1 702 654 ℳ. vereinnahmt. Wird die Einnahme des Monats Dezember nach den ungefähren Erträgnissen der vorangegangenen Monate auf etwa 150 000 ℳ. angenommen, so gelangt man zu einem Gesammtergebniss von etwa 1 852 000 ℳ. Die Berichtigung der vorläufigen Einnahmen hatte im vorigen Jahre ein Mehr von etwa 250 000 ℳ. ergeben. Wird dasselbe für das laufende Jahr auf etwa 220 000 ℳ. veranschlagt, so erhält man eine Gesammteinnahme von etwa 2 070 000 ℳ. Davon erhält die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft als Gewinnantheil nach den Bestimmungen des Betriebsüberlassungs-Vertrages und zwar von dem eine Million Mark übersteigenden Betrage von 1 070 000 ℳ. bis zum Betrage von zwei Millionen Mark vier Zehntel, von dem Betrage über zwei Millionen Mark zwei Zehntel, demnach 400 000 ℳ. und 14 000 Mark, zusammen 414 000 ℳ. Im vorigen Jahre hatte die Gesellschaft insgesammt 412 405 ℳ. erhalten, so dass nur ein ganz geringer Unterschied sich ergeben würde. Man wird daher auch für das laufende Jahr für die Oberlausitzer Stammprioritätsaktien die gleiche Dividende wie für 1885, nämlich $3^1/_2$ pCt., in Aussicht nehmen können. Vom nächsten Jahre ab geht die Bahn, die Genehmigung des Landtages vorausgesetzt, in den Besitz des Staates über.

Der Ostpreussischen Südbahn würde ein verbleibender Ueberschuss von 165 000 ℳ. eine Dividendenzahlung von 1 pCt. für die Stammprioritätsaktien gestatten, während die Stammaktien leer ausgehen würden.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn. Die Dividende für das laufende Jahr wird auf 5 pCt., wie im Vorjahre, geschätzt.

Preussen: Personalnachrichten.

Dem Regierungs- und Baurath v. Rutkowski in Hagen ist die Stelle des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts daselbst verliehen.

Der Regierungsbaumeister Fiek in Flensburg ist unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft gehörigen, am 1. d. Mts. in den Betrieb der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übergegangenen Linien Nusle-Modřan (12,311 km) und Kaschitz-Schönhof-Radonitz (15,962 km) sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Kommission für das Vereinsstatut befürworteten Anträge der Sächsischen Staatsbahn auf Zurechnung der schmalspurigen Strecken Potschappel-Wilsdruff (10,9 km) und Wilischthal-Ehrenfriedersdorf (13,92 km) nebst Abzweigung Oberherold-Thum (1,9 km) zu den Vereins-Bahnstrecken sind zur Abstimmung verstellt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5775 (1886) vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 17 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Neuordnung des Kontrol- und Abrechnungswesens der Sächsischen Staatsbahnen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 67 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 155 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 82 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Amerikanische Korrespondenz.

Bremsversuche.

Im Sommer d. J. waren zu Burlington höchst umfangreiche Versuche mit Bremsen aller bekannten beziehungsweise wichtigeren Systeme veranstaltet, über deren Ergebniss die „Railr. Gaz.“ wiederholt berichtet hat und über deren Ergebnisse sie nun in der Ausgabe vom 12. November d. J. eine Tabelle bringt, welche in Prozenten die Wirksamkeit der einzelnen Systeme bezüglich der verschiedenen Erfordernisse ersichtlich macht. Die Mittheilung dieser Tabelle und die Beschreibung der einzelnen geprüften Bremssysteme technischen Blättern überlassend, wollen wir nur im allgemeinen bemerken, dass die Ergebnisse eine endgültige Entscheidung über die Vorzüge beziehungsweise den Werth der verschiedenen Bremsarten noch nicht herbeigeführt haben und dass daher im nächsten April die öffentlichen gemeinsamen Bremsversuche wiederholt werden sollen.

Versuchs-Viehzug.

Ein solcher Zug ging am 26. Oktober von Chicago nach Newyork ab mit 22 nach dem Patent des Vizepräsidenten der Ensign Manufacturing Co., Mr. Canda, von dieser Gesellschaft erbauten und mit 3 gewöhnlichen Viehwagen, welche letztere des Vergleichs halber eingesetzt waren. Die ersteren sind mit der Bremse der American-Brake Comp. der Hein-Kuppelung und dem Suspension-Untergestell ausgerüstet und haben 39′ Länge und 28 000 Pfd. Eigengewicht (gegen 34′ und 22 000 Pfd. der gewöhnlichen Wagen); sie sind mit beweglichen Theilwänden versehen, welche nach Einladung vom Dache herabgelassen werden und den Wagen in 8 Theile zu je 2 Stück Vieh trennen, ferner mit Heuraufen und Wassertrögen auf jeder Seite; beides ist bei Nichtgebrauch zusammenzuklappen. Das erforderliche Wasser wird entweder aus einem unter dem Wagen mitgeführten Kasten oder auf den Haltestationen aus den dortigen Wasserbecken entnommen. Das Vieh kann während der Fahrt liegen oder stehen.

Die Fahrt dauerte (bei etwa 1 450 km Entfernung) 61 Stunden einschliesslich des üblichen Aufenthalts in Buffalo zum Füttern und Ausruhen des in den gewöhnlichen Viehwagen befindlichen Viehes. Man glaubt, mit Zügen, welche ausschliesslich die Ensign-Wagen führen, die Reise in 42 — 48 Stunden machen zu können, da deren längerer Aufenthalt unterwegs entbehrlich ist.

Die Einwirkung auf das Vieh durch die Fahrt wird wie folgt angegeben:

	Gewicht in Chicago Pfd.	Gewicht in Newyork Pfd.	Abnahme Pfd.	in Prozenten
Ensign-Wagen mit Inhalt	90 630	88 480	2 150	2,38
Gewöhnliche Wagen mit Inhalt . . .	86 950	83 260	3 690	4,27
Für das Stück Vieh:				
In Ensign-Wagen .	1 416	1 382,5	33,5	2,38
In gewöhnlichen Wagen	1 359	1 301	58	4,27

Dies zeigt eine Minderabnahme von $1^7/_8$ pCt. beim Transport in den verbesserten Wagen, also für die Ladung Vieh eine solche von 424 Pfd., deren Werth einen ansehnlichen Theil der Transportkosten ausgleicht, auch wird versichert, dass die durchschnittliche Beschaffenheit des Fleisches der Thiere einen höheren Preis beim Verkauf erwarten lässt.

Der Rio-Unfall.

In der Nähe von Rio, Wisc., einer kleinen Station der Chicago, Milwaukee und St. Paul Eisenbahn ereignete sich nach einer Mittheilung der „Railr. Gaz.“ am frühen Morgen des 28. Oktober ein furchtbarer Unfall.

Der Abends 7.30 von Chicago nach St. Paul abgegangene Expresszug entgleiste, weil eine auf ein Nebengleis führende Weiche nach Absetzung eines Güterzuges von dessen Personal zu schliessen vergessen war; Lokomotive, Gepäckwagen, 1 Personen- und 3 Schlafwagen wurden zertrümmert, das Feuer der in den Personenwagen befindlichen, anscheinend gewöhnlichen gusseisernen Oefen, ohne alle Schutzeinrichtungen, setzten die Trümmer in Brand, durch welchen 17 im Personenwagen befindlich gewesene Passagiere jämmerlich umkamen. Nur ein ausserdem in diesem Wagen befindlich gewesener Mann konnte sich, obwohl er den Fuss gebrochen, retten, indem er durch den in der Decke des Wagens befindlichen Ventilator kroch, und so, mit starken Brand- und durch Glassplitter entstandenen Wunden ins Freie

gelangte; ferner wurden zwei kleine Kinder im Alter von ½ bezw. 4 Jahren von ihrer im Wagen festgeklemmten Mutter herausgereicht. Auch das Personal und die Reisenden in den übrigen Wagen erlitten theilweise erhebliche Verletzungen.

Die Presse geht mit der Verwaltung scharf zu Gericht, weil der Unfall nur den höchst mangelhaften und veralteten Einrichtungen zuzuschreiben sei, nämlich der Weiche, deren Signal überdem nur 3 Wagenlängen vorher dem Führer des Expresszuges sichtbar geworden, und der Anwendung ungeeigneter und gefährlicher Oefen zur Heizung der Wagen.

Auch auf anderen Bahnen des Westens sollen vielfach derartig veraltete und unzweckmässige beziehungsweise gefährliche Einrichtungen sich befinden. („Railr. Gaz.“)

Landstreicher.

Eine Plage für die Amerikanischen Bahnen ist die grosse Menge von Landstreichern (tramps), welche das Land nach allen Richtungen zu durchziehen und auf die eine oder andere Weise zu versuchen pflegen, eine unentgeltliche Mitnahme durch die Bahnzüge zu erreichen. In welchem Umfange dies geschieht, ergiebt folgender, in der „Rail. Gaz.“ mitgetheilter Vorfall.

Bei der durch Achsbruch herbeigeführten Entgleisung eines Güterzuges in der Nähe von Vicksbury, Miss., am 3. November v. J., Nachts 10 Uhr, bei welcher 13 Wagen sich zur Seite einwühlten, fand sich, dass in einem dieser Wagen nicht weniger als etwa 40 Vagabonden sich befanden, von denen einer, namens E. Grant, getödtet wurde, während 11 Mann grössere oder geringere Verletzungen erlitten. Ein Spezialzug brachte Aerzte an Ort und Stelle und führte die Verwundeten ins Krankenhaus. Die unverletzten Freifahrer entflohen, sobald sie frei waren nach allen Richtungen.

Präjudizien.

v. O. Frachtgeschäft der Eisenbahnen. **Muss der Destinatar das nach § 64 Absatz 4 Satz 1 des Betriebsreglements als in Verlust gerathen zu betrachtende, später wieder aufgefundene Gut annehmen?** Der § 64 Absatz 4 Satz 1 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands lautet: „Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.“ Diese vier Wochen liefen unbestritten für den am 2. September 1885 in Kissingen an die Adresse des Klägers in Hamburg als Eilgut aufgegebenen Koffer mit dem 2. Oktober 1885 ab. Nachdem sowohl Kläger wie der Absender wegen Ausbleibens des Koffers reklamirt hatten, bat die beklagte Eisenbahnverwaltung den Kläger am 1. Oktober 1885, noch kurze Zeit Geduld zu geben, da der Koffer irrthümlich nach Newyork verschifft sei und von der Hamburg - Amerikanischen Packetfahrt - Aktiengesellschaft baldigst zurückgestellt werden würde. Kläger weigerte sich aber sowohl jetzt wie auch, als die Beklagte ihm am 15. Oktober anzeigte, dass der Koffer nun wieder da sei und zu seiner Verfügung stehe, den Koffer anzunehmen, verlangte vielmehr Ersatz des Werthes. Darüber bemerkt das Berufungsgericht: „Dieser jetzt durch die angestellte Klage verfolgte Anspruch des Klägers muss mit dem Landgericht als begründet erachtet werden. Die Bestimmung des § 64 Absatz 4 Satz 1 ist dahin zu verstehen, dass das Frachtgut, welches dem Empfänger nach Ablauf der Lieferungszeit auf sein Anfordern nicht geliefert wird, allerdings erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit als in Verlust gerathen zu betrachten ist. Nach Ablauf dieser vier Wochen ist es aber auch definitiv als in Verlust gerathen zu betrachten oder, wie von Hahn (Komment. z. H.-G.-B. Bd. II S. 720) sich ausdrückt, dann der Verlust desselben als konstatirt anzusehen, sodass der Empfänger, wenn ihm nach Ablauf dieser vierwöchentlichen Frist auf sein Anfordern das Gut nicht sofort ausgeliefert wird, ohne weiteres und ohne dass ein späteres Wiederauffinden das erworbene Recht des Empfängers aufheben konnte, den ihm für ein verlorenes Frachtgut nach den sonstigen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zukommenden Ersatz zu verlangen berechtigt ist. Auch die Goldschmidt'sche Kritik (Ztschr. f. Handelsr. Bd. XXVI S. 612) der Ausführungen von Thöl im Bd. III S. 205 seines Handelsrechts kann nicht anders als dahin verstanden werden, dass Ersterer nach Ablauf der vierwöchentlichen Frist des § 64, als eines dem Schuldner zu gestattenden modicum tempus, das dem Empfänger trotz seines Verlangens nicht ausgelieferte fällige Frachtgut als definitiv verloren angesehen wissen will und nur von dieser Auffassung aus die fragliche Bestimmung des Betriebsreglements als eine nicht unzulässige betrachtet. Da nun dem Kläger der fragliche Koffer innerhalb der mehrerwähnten vierwöchentlichen Frist nicht zur sofortigen Empfangnahme offerirt, ihm vielmehr nur eine Mittheilung gemacht ist, aus welcher er die, überdies nur unsichere, Erwartung schöpfen konnte, dass der Koffer ihm demnächst werde abgeliefert werden können, so hat der Kläger mit Recht verweigert, sich auf solche spätere Auslieferung einzulassen und hat mit Ablauf der Lieferungszeit, da Befreiungsgründe nicht vorlagen, ein definitives Recht auf Ersatz des Koffers erlangt. Dass die in Aussicht gestellte demnächstige Auslieferung nicht nur dem mit Ablauf der vier Wochen völlig präsenten Recht des Klägers auf Auslieferung nicht entsprach, sondern auch vollkommen unsicher und ungewiss war, ergibt sich daraus, dass auch bei der Rücksendung von Newyork Missgriffe passiren sowie auch Unfälle eintreten konnten, welche letzteren, da es sich um eine ganz ausserhalb des Frachtvertrages liegende Route handelte, deren Passiren durch Versehen der Bahnbeamten nothwendig wurde, gewiss nicht unter den der Eisenbahn nach Artikel 395 des H.-G.-Bs. zustehenden Befreiungsbeweis fallen würden. — Die vorstehende Auffassung der angezogenen Bestimmung entspricht auch allein dem Bedürfnisse des Verkehrs. Nach Ablauf einer gewissen, sei es nun in diesem oder jenem Umfange zu bestimmenden, Frist nach Ablauf der Lieferungszeit muss der Empfänger berechtigt sein, das betreffende Frachtgut definitiv als für ihn verloren anzusehen und — gegen den ihm für das verlorne Frachtgut von der Eisenbahn zu leistenden Ersatz oder doch in rechtlich gesicherter Erwartung dieses Ersatzes — seinen desfallsigen Bedarf anderweitig zu befriedigen. Regelmässig, wenigstens in den weitaus meisten Fällen wird der Empfänger das betreffende Gut nur in simplo und nicht in duplo gebrauchen können; es muss daher für ihn, wenn er nicht in grosse Ungelegenheiten bezl. in lästige Kontroversen mit der Eisenbahnverwaltung über das Vorhandensein oder nicht Vorhandensein und den Umfang seines Bedarfs gerathen soll, einen ganz bestimmten Zeitpunkt geben, wo er mit völliger Sicherheit und, jeder Diskussion enthoben, das Gut, welches ihm nicht geliefert wurde, als verloren anzusehen und dementsprechend seine weiteren Dispositionen muss treffen können. Ein solcher Zeitpunkt findet sich aber in den in Betracht kommenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen nirgends bestimmt, wenn nicht der im angezogenen § 64 Absatz 4 Satz 1 bezeichnete Zeitpunkt als solcher zu betrachten ist. . . .“ (Erk. des Ober-Landesgerichts zu Hamburg vom 17. Mai 1886; Seuffert, Archiv, N. F. Bd. XI S. 434 f.).

Vermischtes.

Entfernung der Orte von Bahnstationen in England.

In England soll der von einer Bahnstation entfernteste Ort Farley-with-Pitton in Wiltshire sein, welcher 48 km von der Station Deans der London und South Westernbahn liegt; demnächst kommt Rickham in Devonshire, welches 40 km von der Station Kingsbridge Road entfernt liegt. Drei Gemeinden sind bis 37, zwei bis 35,5, drei bis 34 und fünf bis 32,5 km von einer Bahnstation entfernt. Auf den Scillyinseln sind die Pfarreien von der nächsten Station noch entlegener als Farley - with-Pitton, und zwar nicht unter 67 km.

Lokomotivfabrikation in Europa.

Nach einer Amerikanischen Statistik werden die Europäischen Länder hinsichtlich der jährlichen Lokomotivfabrikation in nachstehender Reihenfolge aufgeführt: Grossbritannien 2 200, Deutschland 2 000, Frankreich 1 000, Belgien 500, Oesterreich-Ungarn 400, Schweiz 120, Italien 70, Schweden 50, Russland 40, Holland 20, im ganzen 6 400. Die Werkstätten Baldwin in Philadelphia, die grössten der ganzen Welt, können jährlich 600 Lokomotiven fertigstellen. („Railway News“.)

Fahrpreis-Ermässigungen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Behufs Vergrösserung des Verkehrs bei den täglich zwischen Paris und Nizza kursirenden Luxuszügen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat die Eisenbahngesellschaft, wie das „Journal des transports“ mittheilt, die für die Benutzung derselben zu entrichtenden Preiszuschläge erheblich herabgesetzt, und zwar für die Fahrt

von Paris nach Marseille	von 79,80 Frcs.	auf 68 Frcs.
„ „ „ Cannes	„ 97,55	„ 80 „
„ „ „ Nizza	„ 100,50	„ 82 „
„ „ „ Mentone	„ 102,75	„ 83 „

Für die umgekehrte Fahrtrichtung, auf welcher der Verkehr wesentlich geringer ist als auf der vorbezeichneten, entspricht der Zuschlag demjenigen, welcher überhaupt für die Kourierzüge (trains rapides) zu zahlen ist, also für die Fahrt

von Marseille nach Paris	53,15 Frcs.
„ Cannes „ „	65,05 „
„ Nizza „ „	66,90 „
„ Mentone „ „	68,45 „

Diese ermässigten Preise werden für die letztbezeichnete Fahrtrichtung bis zum 28. Februar erhoben. Mit Beginn dieses Monats werden die Fahrgeschwindigkeiten der in Rede stehenden Züge wie gewöhnlich verlangsamt. Eine gleiche Fahrpreis-Ermässigung wird für die Luxuszüge in der Fahrtrichtung Paris-Nizza vom 1. Februar ab bis zum Schlusse der Saison eingeführt werden.

Türkische Eisenbahnen.

Das Türkische Arbeitsministerium hat das Gutachten der internationalen technischen Kommission über die Rekonstruktionen der Türkischen Eisenbahnlinien zum Zwecke der Bewältigung des nach erfolgtem Anschlusse zu gewärtigenden internationalen Verkehres der Orientalischen Eisenbahngesellschaft übermittelt. Letztere hat dem Ministerium die Antwort übersendet, in welcher sie sich zur Ausführung der Arbeiten im grossen und ganzen bereit erklärt. Sie glaubt jedoch, die Arbeiten in zwei Gattungen theilen zu sollen, und zwar in solche, welche zur Bahnerhaltung gehören, und in Neukonstruktionen, wie: Brücken, Schranken u. s. w. Die Regierung hat mit einigen Vorbehalten diesen Anträgen zugestimmt, und die Eisenbahngesellschaft hat auf den Bahnhöfen und Strecken die Arbeiten bereits in Angriff genommen. Mit der Ueberwachung derselben wurden seitens der Regierung der Chefingenieur des Vilajets von Konstantinopel, Leclerc, und der Kaiserliche Kommissär Hairy Bey betraut, und letzterem der Chefingenieur des Vilajets von Salonichi, Aslan Efendi, zugetheilt.

Eisenbahnen in Japan.

Ueber den Stand des Eisenbahnbaues in Japan, für welchen neuestens Deutschland Schienen und Betriebsmaterial liefert, berichtet der „Bautechniker“: Das wichtigste Ereigniss auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues war 1885 die Eröffnung der Bahn von Omiya nach Utsunomiya an der Tokio-Takasaki-Linie, eine Strecke von 75 km Länge und Eigenthum der Privatbahngesellschaft Nippon Tedsudo. Der Plan, die beiden Hauptstädte des Reiches, Tokio und Kioto, durch eine Eisenbahn zu verbinden, rückt seiner Vollendung immer näher. Von Kioto aus sind die Eisenbahnbauten in den Provinzen östlich von Biwasee, u. zw. in Mino, Omi und Owari lebhaft gefördert worden. Die von der Hankai-Tedsudo Kaisha, einer Privatgesellschaft, gebaute Linie Osaka-Sakai von 5 km Länge wurde ebenfalls Ende 1885 dem Verkehre übergeben. Im Betriebe sind 365 km Regierungsbahnen und 193,5 km Privatbahnen, zusammen 558,5 km; im Bau 110 km Regierungsbahnen und 67 km Privatbahnen, zusammen 177 km; tracirt sind 147 km Regierungsbahnen und 249 km Privatbahnen, zusammen 396 km; projektirt sind 160 km Regierungsbahnen und 542 km Privatbahnen, zusammen 702 km.

Drahtseilbahnen.

Die „Deutsche Bauzeitung“ schreibt:

In Belgien sind in den letzten Jahren einige Seilbahnen nach dem bekannten System Bleichert zur Ausführung gelangt. Derartige Seilbahnen können noch an sehr steilen Abhängen angelegt werden, wie dies z. B. bei einer Bahn geschah, die zum Gipfel des Monte Masna bei Ceraïno in Italien führt. Dieselbe dient zur Beförderung von Ziegelsteinen, Sand, Kalk, welche Materialien bei den dortigen Befestigungsbauten benutzt werden und hat eine Länge von 2430 m mit einer Steigung von 550 mm auf 1 m Länge. Zur täglichen Beförderung von 10 t Material ist eine Maschine von 17 Pferdekräfte nothwendig.

Bahnen von denselben Steigungen finden sich auch in den Gruben der Gesellschaft Vieille-Montagne zu Flône und Tilff.

Bei einer in den Steinkohlengruben von Blois-Planty in der Nähe von Floresse angelegten Bahn werden täglich 300 t Kohlen und Briquettes auf 700 m Entfernung mit Steigungen von 140 mm auf 1 m befördert.

Auf die Zweckmässigkeit und Billigkeit derartiger Beförderungsmittel für gewisse Betriebe besonders hinzuweisen dürfte überflüssig sein, da dieselbe schon aus dem Umstande erhellt, dass die Anzahl solcher Anlagen in steter Zunahme begriffen ist.

Clément Labye †.

In Lüttich starb am 16. v. M. der Chefingenieur für Brücken- und Wegebauten Clément Labye, ein hervorragender Ingenieur, welcher sich durch Herausgabe zahlreicher wissenschaftlicher Werke einen Namen gemacht hat. Sein bedeutendstes Werk ist „die Gesetzgebung der öffentlichen Arbeiten in Belgien“ mit einer trefflichen historischen Einleitung.

Dampfschiffe auf den Russischen Binnengewässern.

Auf den Russischen Binnengewässern waren im Jahre 1885 nach Ausweis der soeben von der Statistischen Abtheilung des Russischen Ministeriums der Verkehrswege veröffentlichten Uebersicht im ganzen 1 382 Dampfschiffe vorhanden. In dieser Zahl sind eingerechnet 90 Dienstschiffe, d. h. Schiffe der Aufsichtsbeamten, der Flusspolizei, Fahrzeuge zur Ausführung verschiedenartiger Arbeiten u. s. w., sowie 109 See- und Küstendampfer, welche zum Theil die Binnengewässer benutzt haben. Nach den einzelnen Flussgebieten vertheilen sich die Fahrzeuge, wie nachstehend angegeben:

	Gesammtzahl	Dienstschiffe	See- und Küstendampfer
Flussgebiet der Weichsel	23	2	—
„ des Njemen	14	1	—
„ der westlichen Dwina (Düna)	42	—	1
„ des Dnjester	5	—	1
„ des Dnjepr	145	10	39
„ des Don	97	5	52
„ der Narowa	14	1	—
„ der Newa	206	19	1
„ der nördlichen Dwina	69	13	10
„ der Wolga	766	38	2
Ausserdem im Hafen von Pernau	1	1	—
zusammen	1 382	90	109

(„Centralbl. d. Bauverw.“, No. 52, Jahrg. 1886.)

Berichtigung. In No. 1 S. 7 Spalte 1 muss in dem Aufsatz: „Eine Konkurrenz Frankreichs gegen die Gotthardbahn“ in der 10. Zeile von oben statt 3,095 Frcs. gesetzt werden: 0,095 Frcs.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Namens-Aenderung der Station Höxter-Fürstenberg. Mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist — nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld — der Name der an der Strecke Scherfede-Holzminden gelegenen, bisher Höxter-Fürstenberg benannten Station in „Fürstenberg (Weser)“ abgeändert worden.

Berlin, den 7. Januar 1887. (91)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

2. Verkehrsstörungen.

Unter Bezug auf § 14 al. 3 d. V. W. Rg. wird hierdurch mitgetheilt, dass in der Zeit vom 22. bis 27. d. M. auf Station Paderborn eine Anzahl fremder Wagen infolge eingetretener Betriebsstörung durch Schneefall aufgehalten ist.

Hannover, den 31. Dezember 1886. (92)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf der Station Mannheim ist der regelmässige Betrieb am 27., auf unseren übrigen Strecken dagegen schon am 25. v. M. wieder aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 6. Januar 1887. (93)

Generaldirektion.

Die am 21. Dezember v. Js. auf Bayerischen Linien eingetretenen Betriebsstörungen sind seit 28. Dezember v. Js. behoben.

München, den 7. Januar 1887. (94)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

4. Güterverkehr.

Petroleumverkehr von Illowo transito nach Süd- und Westdeutschland. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1887 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Russischem Petroleum (Kerosin) pro Wagen von mindestens 10 000 kg von Illowo transito, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nach Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahn, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, der Königlich Württembergischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Bahnen, der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn, sowie nach Frankfurt a/M., Station der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover, in Kraft.

Exemplare dieses Ausnahmetarifs sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 28. Dezember 1886. (95)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Frankfurt a/M.-Berlin und Breslau. Am 15. d. Mts. kommen für Giesserei-Roheisen ab Burgsolms nach verschiedenen Schlesischen Stationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. (96)

Frankfurt a/M., den 5. Januar 1887.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Januar d. J. wird die Haltestelle Glaserberg des Direktionsbezirks Erfurt für die Beförderung von Wagenladungen in den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt einbezogen.

Bis zur Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages werden der Frachtberechnung für den Verkehr mit der erwähnten Haltestelle die für die Station Horka bestehenden Entfernungen unter Hinzurechnung von 16 km zu Grunde gelegt.

Köln, den 12. Januar 1887. (97)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Zum Tarifheft No. 1 gelangt am 1. Februar d. J. Nachtrag IV zur Einführung; derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen der seitherigen Frachtsätze und Bestimmungen, neue ordentliche Frachtsätze für die Verkehrsstellen Bischleben, Gehlberg, Frankleben, Lützkendorf, Mücheln und Paditz, sowie Spiritus-Ausnahmesätze für Gera W. G. B.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. März d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist von Ende Januar d. J. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen, welche nähere Auskunft ertheilen, zu haben.

Erfurt, den 8. Januar 1887. (98)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
(als geschäftsführende Verwaltung).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband bezw. Rheinischer Nachbarverkehr. Vom 20. Januar 1887 ab finden die für den Transport bestimmter Roheisenartikel von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Elsass-Lothringischen Grenzstationen Alt-Münsterol, Amanweiler, Avricourt, Chambrey, Fentsch und Novéant (Ausnahmetarif No. 9) im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande bezw. nach Herbesthal trans. (Ausnahmetarif H.) im Rheinischen Nachbarverkehr bestehenden Ausnahme-Frachtsätze Anwendung auf sämmtliche Roheisenartikel des Spezialtarifs III, nämlich: Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Lupen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets).

Köln, den 6. Januar 1887. (99)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verkehr. Theil II, Tarifheft 1. Der durch Bekanntmachung vom 13. Dezember 1886 mit Gültigkeit vom 15.—31. Dezember 1886 eingeführte ermässigte Ausnahmefrachtsatz für Mehl von Jägerndorf O. S. E. und M. S. C. B. nach Prag Oe. U. St. E. G. und Oe. N. W. B. bleibt unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1887 in Geltung.

Breslau, den 5. Januar 1887. (100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit sind für den **Frachtgut-Verkehr von und nach Serbischen, Rumänischen und Bulgarischen Stationen der unteren Donau** (Strecke Belgrad-Donaumündungen) sowie von und nach Oesterreich-Ungarn, welcher in Passau oder Regensburg zum Umschlag gelangt, zwischen Berlin (Anh.-Dr., Görlitzer, Schlesischer und Stettiner Bh.), Leipzig (Berliner, Eilenburger, Thüringer und Magdeburger Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Gera und Zeitz (Thür. Bhf.) einer- und Regensburg sowie Passau-Donaulände andererseits ermässigte bezw. neue direkte Frachtsätze in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 6. Januar 1887. (101)
Königliche Eisenbahn-Direktion
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Januar 1887 sind innerhalb des Staatsbahntarifs **Bromberg-Hannover** direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen der Station Welsede des Bezirks Hannover und Danzig des Bezirks Bromberg in Kraft getreten, dieselben betragen im Verkehr mit Danzig lege Thor = 1,86 *M.*, im Verkehr mit Danzig Oliv. Thor = 1,87 *M.* für 100 kg.

Bromberg, den 7. Januar 1887. (102)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Verkehre zwischen Laasphe und Offenau, Kappenau Saline und Wimpfen im **Westdeutschen Verbande** kommt für Salz fortan ein Ausnahmefrachtsatz von 0,70 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Hannover, den 3. Januar 1887. (103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Verkehr. Am 10. d. Mts. treten von den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Blovic, Königswart, Marienbad, Nepomuk, Nezvéstic, Pilsen, Plan-Tachau und Stiahlau nach Wiesenburg i. S. direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und 6b (für Europ. Holz) in Kraft. Dieselben sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 8. Januar 1887. (104)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Die im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande für den Verkehr von Schaffhausen (Bad. St. B.) nach verschiedenen Sächsisch-Oesterreichischen Grenzstationen bestehenden Ausnahmesätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, kommen vom 15. Januar d. J. ab auch für den Verkehr von Schaffhausen (Schweizerische Nordostbahn) im Sächsisch-Schweizerischen Verkehre via Romanshorn-Lindau zur Anwendung.

Dresden, den 4. Januar 1887. (105)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Polnischer Verbandverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Saarau des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin sowie Trebnitz und Oswiecim transito des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Breslau mit direkten Frachtsätzen in den Schlesisch-Polnischen Verband-Güter-Verkehr einbezogen. Mit demselben Tage treten im Verkehr mit den Stationen Annaberg, Kreuzenort, Oderberg loco und transito ermässigte Frachtantheile für die Deutschen Verbandstrecken in Kraft. Die betreffenden Frachtsätze sind auf den Verbandstationen sowie in unserem Verkehrs-Büreau zu erfahren. (106)

Breslau, den 5. Januar 1887.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarifhefte I des Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehrs vom 1. Februar 1884 in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Amalienhütte, Bockenheim, Bonames, Carlshütte, Frankfurt a. M. (M. W. B.), Friedberg, Fronhausen, Giessen, Gross-Karben, Hanau (Nordbhf.), Kirchhain, Laasphe, Lollar, Ludwigshütte, Marburg, Treysa und Wilhelmshütte (Lahn) des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.

Durch diesen Nachtrag werden die in dem provisorischen Tarife vom 20. April 1884 für die Stationen Bockenheim, Bonames, Friedberg, Gross-Karben und Lollar Niederl. Mittelrh./Nassauischer Verkehr, sowie die für die Station Giessen im Köln-Minden-Niederländischen Verkehre in den Tarifen vom 10. März 1881 und vom 1. Januar 1880 enthaltenen Frachten aufgehoben.

Preis 0,45 *M.*

Köln, den 7. Januar 1887. (107)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr via Elsass-Lothringen). Mit Gültigkeit vom 15. Januar cr. tritt ein zweiter Nachtrag zu dem ab 15. August 1885 gültigen Ausnahme-Tarife für den Transport von Steinkohlen und Coaks von den Saargruben und Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinischen), sowie der Stationen der diesseitigen Verwaltung nach Belfort transit in Kraft.

In demselben sind direkte Frachtsätze von den Stationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert der Pfälzischen Bahnen enthalten.

Strassburg, den 5. Januar 1887. (108)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Heft I des **Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs** vom 1. Februar 1884 tritt am 10. Januar d. J. der Nachtrag II in Geltung, enthaltend Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften namentlich in Bezug auf die Frachtberechnung bei den Gütern des Spezialtarifs III und Ausnahmetarifs 4 in Ladungen von 5000 kg. Die in denselben noch aufgenommene Bestimmung wegen Frachterhöhung bei dem Artikel Charpie-Baumwollfliesse tritt erst am 20. Februar d. J. in Kraft.

Strassburg, den 4. Januar 1887. (109)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 3 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 12. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Mit dem 15. Januar 1887 treten im **Lokalverkehr** des **Bezirks Bromberg** für die Beförderung von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glycose) und Traubenzuckersyrup, zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, von den Stationen Mogilno und Montwy nach Danzig und Neufahrwasser ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 6. Januar 1887. (110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Nachdem die Navigation auf dem Dniepr geschlossen, treten die für diese Periode publizirten Getreidefrachtsätze ab Kiew Fluss nach Danzig und Neufahrwasser mit dem 6. Januar cr. n. St. ausser Kraft. Von diesem Tage ab bis auf Weiteres haben die erhöhten, im Haupttarif enthaltenen Frachtsätze wieder Gültigkeit.

Ferner werden vom 18. Februar cr. n. St. die Getreide- etc. Frachtsätze nach Danzig etc. ab Tscherkassy auf Rubel 108,22 + nach Danzig ℳ 70,46, nach Neufahrwasser ℳ 72,12 und ab Krementschug für Getreide etc auf Rubel 134,89, für Oelkuchen auf Rubel 130,64 + nach Danzig ℳ 47,55, nach Neufahrwasser ℳ 49,38 erhöht.

Danzig, den 6. Januar 1887. (111)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 1. Januar 1887 trat ein Nachtrag I zu dem vom 1/12. 1884 ab gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquets von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg S. N. D. V. B. in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für die Versandstationen Cleophasgrube, Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube.
2. Neue Frachtsätze für die Empfangsstation Hainewalde bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz,
3. Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages, der, insoweit die Station Reichenberg S. N. D. V. B. in Frage kommt, erst mit 15. Januar a. c. in Wirksamkeit tritt, können bei der unterzeichneten Direktion und der betheiligten gesellschaftlichen Station eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 5. Januar 1887. (112)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für **Langholztransporte** werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen/Bodenbach transit folgende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege gewährt und zwar:

von Würbenthal 1,16 ℳ,
„ Freudenthal 1,12 „
pro 100 kg, gültig bis Ende Dezember 1887.

Sendungen müssen nach Sachsen bestimmt sein.

Wien, am 31. Dezember 1886. (113)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Nordwestbahn. Für Stärke treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Refaktiewege bis Ende Dezember 1887 in Kraft.

Von Swetla, Goltsch-Jenikau und Zdiretz-Kreuzberg nach Reichenberg transit für die Stationen Marchendorf, Kratzau und Grottau der Zittau-Reichenberger Bahn und zwar einen Frachtnachlass von 10 Kreuzern Noten pro 100 kg von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes vom 1. August 1883.

Wien, am 5. Januar 1887. (114)
Die Betriebsdirektion.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr. Verlegung des für den 15. Januar 1887 festgesetzten Einführungstermins der Ausnahmetarife, sowie der Nachträge I, zu den seit 1. November 1886 gültigen Tarifheften 1—5 auf den 1. Februar 1887.

Die obgenannten Ausnahmetarife und Nachträge werden erst mit 1. Februar d. J. in Wirksamkeit gesetzt.

Wien, im Januar 1887. (115)
K. K. Generaldirektion der Oesterr.
Staatsbahnen,
zugleich Namens der übrigen Verwaltungen.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen der Altona-Kieler Eisenbahn III. und IV. Emission, sowie der Berlin-Hamburger Eisenbahn II. Emission, für welche das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Mai 1886 auf Grund des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129) und des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) erfolgte Angebot des Umtausches dieser Obligationen gegen Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe als angenommen zu gelten hat, welche mithin zum Umtausch bereits abgestempelt sind, werden hierdurch aufgefordert, die genannten Obligationen nebst den nicht fällig gewordenen Zinsscheinen und Talons vom 3. Januar 1887 ab behufs Umtausches gegen Staatsschuldverschreibungen einzureichen, und zwar bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Dir.-Bez. Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg. Die Obligationen sind — für jede Anleihe besonders — mit einem Verzeichniss, in welchem die einzelnen Stücke, nach den Werthgattungen getrennt, nach ihrer Nummerfolge aufzuführen sind, abzugeben bezw. einzureichen. Formulare zu den Verzeichnissen können bei den vorgenannten Kassen vom 30. d. Mts. ab unentgeltlich entgegengenommen werden. Ueber die abgegebenen Obligationen erhalten die Einlieferer eine Empfangsbescheinigung, gegen deren Rückgabe, unter gleichzeitiger Ausstellung einer Bescheinigung über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen, diese Letzteren mit den Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab und Talons ausgehändigt werden.

Die Ausantwortung der Umtauschstücke wird nach Möglichkeit beschleunigt werden und Wünsche auf Ausreichung von Stücken in bestimmter Höhe, soweit möglich, Berücksichtigung finden. Denjenigen Einsendern, welche die Obligationen durch die Post einsenden, wird eine Empfangsbescheinigung nicht zugestellt; dieselben erhalten vielmehr ein Formular zu der über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen ihrerseits zu ertheilenden Bescheinigung, welches mit Unterschrift versehen zurückzureichen ist, woraufhin dann die Staatsschuldverschreibungen mit den zugehörigen Zinsscheinen und Talons übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter Angabe des vollen Werthes, wenn nicht seitens des Einsenders eine geringere Bewerthung ausdrücklich gewünscht wird.

Bei dem Umtausch sind die zu den Obligationen gehörigen Zinsscheine vom 1. Januar 1887 ab nebst den Talons mit abzuliefern. Fehlen Zinsscheine, so muss der Werth derselben baar eingezahlt werden; eine Anrechnung der etwa fehlenden 4prozentigen Zinsscheine auf die neuen 3½prozentigen Zinsscheine ist nicht angängig.

Altona, den 25. Dezember 1886. (116)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen

der Altona-Kieler Eisenbahn III. und IV. Emission,
der Berlin-Hamburger Eisenbahn II. Emission und
der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn,

welche das Angebot des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der 3½prozentigen konsolidirten Staatsanleihe nicht angenommen haben, deren Obligationen somit nicht zum Umtausch abgestempelt sind und gemäss der unsererseits unter dem 25. Juni 1886 veröffentlichten Bekanntmachung des Herrn Finanzministers zur baaren Rückzahlung gekündigt sind, werden hierdurch aufgefordert, vom 3. Januar k. Js. ab bei der Eisenbahn-Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude gegen Einreichung der Obligationen selbst und der zugehörigen Talons und bisher nicht fällig gewordenen Zinsscheine den Nennwerth ihrer Obligationen in Baar entgegen zu nehmen. Die Obligationen sind in einem gleichzeitig einzureichenden Verzeichniss — für jede Anleihe besonders — nach den Werthgattungen getrennt, aufzuführen. Formulare zu diesen Verzeichnissen können sowohl bei der Einlösungsstelle — der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse hierselbst — als auch bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unentgeltlich entgegengenommen werden.

Für die etwa bei der Einlieferung fehlenden Zinsscheine wird der volle Werth derselben gekürzt werden.

Für die zur Einlieferung kommenden Hamburg-Bergedorfer Obligationen wird auf den am 1. September 1887 fälligen Zinsschein für die

Serie I 40 ℳ, Serie II 20 ℳ, Serie III 10 ℳ und Serie IV 2 ℳ

als Stückzinsen für die Zeit vom 1. September 1886 bis 31. Dezember 1886 gezahlt werden.

Altona, den 25. Dezember 1886. (117)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verloosung. Am 3. Januar 1887 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à 3000 Mark.

No. 71 138 178 243 272 280 332 381 575 663 804 832 883 1010 1099.

à 1500 Mark.

No. 1222 1296 1333 1342 1481 1492 1513 1514 1527 1601 1763 1911 1988 2012 2102 2187 2244 2324 2385 2414 2441 2459 2504 2599 2607 2716 2735 2828 3117 3349 3434 3500.

à 300 Mark.

No. 3518 3700 3912 3985 3992 4014 4103 4161 4235 4356 4371 4483 4533 4809 4867 4868 4869 4917 4979 5051 5108 5240 5283 5436 5460 5474 5528 5559 5688 5732 5751 5802 5860 5961 6180 6198 6318 6395 6412 6450 6460 6466 6575 6701 6861 6990 7010 7068 7311 7336 7337 7338 7349 7400 7512 7539 7628 7633 7651 7686 7693 7702 8112 8182 8192 8342 8357 8410 8435 8455 8460 8486 8541 8779 8907 8922 8981 9229 9433 9573 9584 9629 9765 9770 9818 10122 10196 10240 10241 10367 10435 10448 10473 10492 10519 10573 10577 10729 10745 10759 10803 10914 10952 10973 10988 11003 11046 11088 11109 11126 11190 11396 11500 11556 11622 11935 11981 12025 12093 12106 12178 12219 12220 12274 12386 12415.

Diese Obligationen sind mit den Zinsscheinen Reihe II No. 6 bis 20 nebst Talon vom 1. April 1887 ab

bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig,

sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung einzureichen.

Die Verzinsung fraglicher Obligationen hört mit dem 31. März 1887 auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1887. (118)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung präsentirt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsschein Reihe I No. 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März 1884 mit 3 ℳ 37½ ₰)

à 300 ℳ: No. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1886.

(Abzuliefern mit Talons und Zinsscheinen Reihe II No. 4—20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März 1886 mit 3 ℳ 37½ ₰ pro Stück)

à 300 ℳ: No. 4834 4854 5016 5362 6821 9860 10217 10218.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Terminen, zu welchen die Ausloosung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 7. Januar 1887. (119)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Submissionen.

Verdingung von Betriebsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen Betriebsmaterialien, und zwar

Gruppe II umfassend:
17800 kg Talg, 3300 kg carbolsaurem Kalk,
10200 kg grüne Seife, 2800 kg weisse Riegelseife und 7000 kg Soda,

Gruppe III umfassend:
140000 kg raff. Rüböl, 240000 kg roh. Rüböl,
600000 kg Petroleum und 210000 kg Mineral-Schmieröl

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Lieferungsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ für Gruppe II und von 30 ₰ für Gruppe III bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien Gruppe II bezw. III

bis zum Eröffnungstermine am

Mittwoch, den 26. Januar 1887, Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 24. Februar d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 5. Januar 1887. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Meter-, Wollen-, Posamentier- und Seilerwaaren, Leder etc. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen

a) Meter-, Wollen- und Seilerwaaren etc. Gruppe IV und zwar:
360 m Côteline, 1100 m Gardinendrell, 430 m Plüschfussdecken, 1170 m Gardinenstoff, 3500 m rother und gestreifter Plüsch, 1770 m Wachstuch zu Fussböden, Rückwänden und Decken, 4500 m Façon- und Federleinen, 4500 m Verdeck- und Planleinen, 820 kg Flachsliderung, 5500 m Gurten, 870 kg Hanf, 180 Stück Hutnetze, 760 kg Pferdehaare, 1060 kg Waldwolle, 480 kg Schafwollengarn, 950 m rohe und gummirte Hanfschläuche und 930 qm Filz;

b) Leder, Gruppe V und zwar:
340 kg Blank-, 65 kg weissgares Rind-, 360 kg alaungares Fett-, 3700 kg Maschinenriemen-, 190 Stück Kalb-, 300 kg Rindverdeck- und Rindvachette-, 74 Stück rothe Schaf-, 150 kg Sohl- und 365 kg Zaumleder;

c) Posamentierwaaren, Gruppe VI und zwar:
1100 m seilene und wollene Borde, 200 Stück Bordüren, 37000 Stück Knöpfe, 10400 m Naht- und Plattschnur, 1330 Stück Quasten, 300 m Rundschnur, 5500 m Oelsaugerdochte und 55500 Stück Schmierpolsterkissen

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für jede Gruppe bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Meter-, Wollen- und Seilerwaaren etc. Gruppe IV, bezw. Leder Gruppe V, bezw. Posamentierwaaren Gruppe VI

bis zum Eröffnungstermine am

Montag, den 31. Januar 1887, Vormittags 10 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 28. Februar 1887 ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht. (121)

Magdeburg, den 31. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

(Schluss der offiz. Anzeigen auf S. VI.)

No. 1. Jahrgang 1887. Berlin, am 12. Januar 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli							Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:										
1	A	4	1	—	Plombirleine	—	—	1	Olsberg	K. E.-D. Elberfeld	
2	A R	493	12	Pack	24 Stühle	—	—	2	Witten	„	
3	C A	101	1	Kiste	Marmorwaaren	—	9	3	Aachen	Linksrh. Köln	
4	C F C	8838	1	„	—	—	56	4	D'Avricourt	Elsass-Lothring.	
5	C H S	1797	1	„	?	—	27,5	5	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	bekl. von Gütersloh nach Elberfeld.
6	D	2	1	Kübel	Butter	—	12	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	D P F	5090	1	Kiste	?	—	22	7	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
8	E A	542	1	Pack	2 Kinderstühle	—	6	8	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
9	E W	—	1	Fass	leer	—	—	9	Bennweier	Elsass-Lothring.	486 Liter fassend.
10	F	—	1	Viehkessel	—	—	—	10	Wickrath	Linksrh. Köln	
11	F L	2125	1	Kiste	Spielwaaren	—	40	11	Gronau	Rechtsrh. Köln	bei der Güterbodenrevision.
12	F. Sch.	91	1	Fass	leer (alt)	—	44	12	Ebingen	Württemb. Staatsb.	
13	F W	2	1	Sack	Holzwaaren	—	33	13	Minden	K. E.-D. Hannover	
14	F Z	—	1	—	gusseiserne Dachfensterrahme		4	14	Mannheim	Badische Staatsb.	
15	G	—	2	—	Roststäbe	—	10	15	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
16	G	86	1	Fass	?	—	203	16	Altena	„	
17	G A	717	1	Ballot	?	—	5	17	München C. B.	Bayerische Stsb.	Anhängezettel „Triest."
18	G D	6	1	Sack	Samen	—	—	18	Soest	K. E.-D. Hannover	bezettelt Gothenburg.
19	G H	—	1	—	Kinderwagen	—	30	19	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Köln a/Rh.
20	G L	1152	1	Kiste	—	—	32	20	Strassburg	Elsass-Lothring.	
21	G R	532	1	Fass	leer	—	70	21	Remagen	Linksrh. Köln	
22	G S	—	1	Korb	Aepfel	—	15	22	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
23	G V L	46	1	Kiste	Eisenwaaren	—	8	23	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Elberfeld.
24	H	—	2	Pack	Blecheimer	—	28	24	Ratingen	„	beschrieben Ratingen.
25	H L	—	2	Kolli	Winkeleisen	—	54	25	Aachen	Linksrh. Köln	
26	H R	1110	1	Kiste	Maschinentheile	—	32	26	Köln Gereon	„	
27	J	19	1	„	Rosinen	—	22	27	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
28	J L	3	1	Sack	Wolle	—	16	28	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
29	K	830	1	Bürde	Stahl	—	12,5	29	Hainholz	K. E.-D. Hannover	bezettelt Zwolle.
30	L A G	149	1	Fass	Sauerkraut	—	136	30	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Deutz-Solingen 4/11.
31	M B	9931	1	Kiste	Käse	—	25,5	31	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
32	M D	8	1	Ballen	Papier	—	19	32	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
33	M T	2	1	Pack	5 Kistchen geräucherte Fische		11	33	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
34	R	—	1	—	kleine runde Roste	—	1,5	34	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
35	R W C	3781	1	Ballen	Packtuch	—	47	35	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
36	S H	79	1	Ambos	—	—	23	36	Düren	Linksrh. Köln	
37	St.	3907	1	Kübel	?	—	31	37	Coblenz Rh.	„	
38	U E B	982	1	Kiste	?	—	7,7	38	Köln C. P.	„	
39	W D	2144	1	Bierfass	leer	—	33	39	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
40	W M	6404	1	Sack	Flachs	—	16,5	40	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
41	Z	426/7	2	—	halbe Achsen	—	—	41	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
	B. Kolli mit Adr. sign.:										
42	Berghaus	16	1	Bierfass	leer	—	19	42	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
43	H. Dorner Lahr	480	1	Fass	leer	—	2,5	43	Schwetzingen	Badische Stsb.	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur – Marke	Signatur – No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	Franz	—	1	Pack	Säcke	17	44	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
45	Hartung	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	4	45	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
46	H E O. Clausthal	162	1	Schliesskorb	—	13	46	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
47	Löwenbrauerei München	10087	1	Bierfass	leer	50	47	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
48	Gebr. Rubensohn Sackfabrik Ruhrort	—	1	Pack	Säcke	27	48	Düsseldorf	„	
49	St. & C.	1103	1	Kiste	?	24,5	49	Cöslin	K. E.-D. Bromberg	
50	F. & L. Vaerst Hagen	—	1	Pack	Säcke	4,5	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	Vereinsbrauerei	4623	1	Bierfass	leer	28	51	Dortmund	„	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
52	—	82	1	—	Kugelgewicht	142	52	Lörrach	Badische Stsb.	
53	—	893	1	—	Decke	—	53	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
54	—	1890	1	Pack	Glaswaaren	8	54	Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
55	—	3768 3869	7	„	Weberkarten	44	55	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
56	—	9591	1	Wagen	Kupfer	—	56	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
57	× gelb	—	1	Kolli	Maschinentheile	90	57	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
58	(K in Raute) R	36	1	Kiste	?	95	58	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Zollplomben von Kaldenkirchen.
					E. Kolli ohne Signatur:					
59	—	—	1	—	eiserne Brechstange	12,5	59	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
60	—	—	1	—	Decke	—	60	Gifhorn	„	
61	—	—	1	Kollo	Eisentheile	6,5	61	Soest	K. E.-D. Hannover	
62	—	—	1	—	Gewichtstein aus Gusseisen in cylindrischer Form	7	62	Hammelburg	Bayerische Stsb.	
63	—	—	1	Korb aus Weiden mit Vorhängeschloss und Schlüssel	?	24	63	Morroschin	K. E.-D. Bromberg	
64	—	—	1	Pack	Leder	6	64	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	aus Wagen 15356 Bayern.
65	—	—	1	Gebund	Rundeisen	25	65	Neuss	Linksrh. Köln	
66	—	—	1	—	Sackkarren	—	66	Gmünd	Württemb. Stsb.	bei der Güterboden-Revision.
67	—	—	1	—	hölzerne Schrankverzierung	—	67	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	aus Wagen 1639 F. F.
68	—	—	1	Pack	24 Schuppenstiele	25	68	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
69	—	—	1	Bund	Stahl	14	69	Konstanz	Badische Stsb.	anscheinend zur Herstellung eines Zeltes dienend.
70	—	—	2	Stangen	Stahl	8,5	70	Schaftlach	Bayerische Stsb.	aus Wagen 13463 Bayern.
71	—	—	1	—	Stange (eiserne)	4,5	71	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
72	—	—	1	—	eisernes Untergestell zu Kinderwagen	—	72	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	1	—	Wagendecke (alt)	42	73	Stuttgart	Württemb. Stsb.	bei der Güterboden-Revision.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B M	—	1	Bund	leere Säcke	19	1	M.-Berény	Ungar. Stsb.	von Bpest-Dnpt. seit 16/12.
2	F J	65	1	Fass	Branntwein	65	2	Orosháza	„	von M.-Berény seit 26/12.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
3	E R Z	3211	1	Fass	Flüssigkeit	—	34	3	Arad	Ungar. Stsb.	von Neusatz.
4	G B	—	1	Stück	Eisenplatte	—	9	4	N. Káta	"	von Ujszász seit 10/12.
5	H	1	1	Kiste	Kleider, Geschirr	—	145	5	Arad	"	
6	K	—	2	Stück	Ofentheile	—	12	6	"	"	von Karansebes.
7	K A	—	6	"	Wassereimer	—	30	7	Czegled	"	von Lucsatin seit 22/11.
8	K	1	1	Fass	?	—	99,5	8	Ujszász	"	von Szolnok seit 11/12.
9	J L L	943	1	Kiste	?	—	224	9	Csaba	"	seit 16/12.
10	L A F	—	1	Pack	Säcke	—	18	10	Arad	"	" 11/10.
11	L	1/6	6	Stück	Ofentheile	—	48	11	"	"	
12	M	—	1	Sack	Hopfen	—	10	12	Mezőtur	"	von Tornallya seit 21/11.
13	M K T K T P	1308	1	Kiste	?	—	22	13	Gyoma	"	von Csaba seit 30/11.
14	R	—	2	Stück	Ofentheile	—	7	14	Arad	"	von Bazias.
15	R	—	16	"	Wageneinrichtung	—	—	15	"	"	seit 28/12.
16	S Z F	54	2	Brode	Zucker	—	14	16	"	"	von N.Surany.
17	W P	1005	1	Kiste	Zündhölzchen	—	44	17	M. Illye	"	von Arad seit 21/12.
18	F Kassa	1/34	34	Kisten	Tabakfabrikate	—	927	18	Temesvár	"	von Fiume seit 29/12.
19	Máv	—	4	Stück	Plachen	—	105	19	Csaba	"	von Szolnok seit 12/12.
20	Máv	—	12 4	— —	Bretter Säulen	— —	—	20	Szolnok	"	seit 13/11.
21	—	4	1	Bund	leere Körbe	—	25	21	Békés	"	von Szeged seit 6/12.
22	—	342/265	2	Stück	Plachen	—	60	22	Arad	"	von Brassó seit 26/12.
23	—	10	1	Bund	Schubkarren und Schaufeln		24	23	—	"	seit 22/12.
24	—	3	1	Pack	Winkeleisen	—	1,75	24	Arad	"	" 12/10.
25	—	43577	1	Sack	gedörrte Zwetschken		57	25	Jaszbéreny	"	" 22/11.
26	—	—	1	Pack	hölzerne Bettwände	—	14	26	Arad	"	
27	—	—	2	—	Bretter	—	19	27	Sarkad	"	" 25/12.
28	—	—	12	—	Bretter	—	—	28	Szolnok	"	" 24/9.
29	—	—	1	—	Eisenkessel	—	60	29	Arad	"	
30	—	—	4	Stück	Eisen	—	16	30	Csaba	"	" 17/12.
31	—	—	1	—	Egge	—	—	31	Orosháza	"	von H. M. Vásárhely seit 10/10.
32	—	—	1	Stück	Geschirr	—	1	32	Arad	"	
33	—	—	2	—	Holzschüsseln	—	2	33	Szolnok	"	seit 13/10.
34	—	—	1	—	leerer Korb	—	2	34	Arad	"	
35	—	—	1	—	Nudelbrett	—	—	35	H. M. Vásárhely	"	" 22/12.
36	—	—	10	Stück	Ofentheile	—	35	36	Gyulafehervar	"	" 9/11.
37	—	—	1	—	Ofentheil	—	2	37	Szolnok	"	von Bpest-Dpart. seit 9/11.
38	—	—	3	Stück	Ofenröhren	—	22	38	Arad	"	seit 1/11.
39	—	—	1	Kiste	Plache	—	15,5	39	Orosháza	"	" 11/10.
40	—	—	44	Stück	Rechentafeln	—	—	40	Arad	"	
41	—	—	1	Bund	leere Säcke	—	22	41	Szalonta	"	v. Debreczen seit 17/12.
42	—	—	1	—	Schaufel	—	1	42	Szarvas	"	von Arad seit 29/12.
43	—	—	4	—	Säulen	—	—	43	Szolnok	"	seit 24/9.
44	—	—	1	Pack	Kanapeetheil	—	11	44	Zám	"	von Szeged: St. E. G. seit 20/11.
45	—	—	1	Bund	Tischbretter	—	49	45	Szolnok	"	seit 21/12.

Nachtrag.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B B	III	1	—	Kette	—	5	1	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
2	H. Tietze	III	1	Korb	leer	—	16	2	Berlin	"	bei Bodenrevision.
3	—	—	1	Packet in Papier	6 Schrauben und 1 Schraubenschlüssel		2,5	3	"	"	
4	—	—	1	—	Wagendecke	—	—	4	Gera	"	

Schluss d. offiziellen Anzeigen.

7. Verkauf von Betriebsmaterial.

Verkauf eines Salonwagens. Auf der Station Baden-Baden steht ein zweiachsiger fürstlicher Salonwagen billig zu verkaufen. Derselbe ist in Paris gebaut, neu hergerichtet, elegant ausgestattet und mit Westinghousebremse versehen. Der Wagen würde sich für fürstliche Herrschaften oder reiche Private als Reisewagen, für Eisenbahnverwaltungen zur Vermiethung oder auch zur Verwendung als Krankenwagen eignen, da er mit einem Bett und mit Toiletteeinrichtung ausgerüstet ist. Nähere Auskunft ertheilt Oberbetriebsinspektor Kratt in Baden-Baden. (122)

8. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamtes angesammelten, auf dem Bahnhofe Pasewalk lagernden alten Oberbau- und Baumaterialien als: Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen, Messing, Eisendraht, Zink- und Eisenblech sollen im Wege der Versteigerung verkauft werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Materialien" sind bis zum 20. Januar 1887, Vormittags 12 Uhr portofrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien liegen in unserm Büreau hier während der Dienststunden, ferner im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offertenformulare gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von dem diesseitigen Büreauvorstand hierselbst — Lindenstrasse 19 parterre — bezogen werden.

Stettin, den 1. Januar 1887. (123 H & V)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Stettin-Stralsund.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 4. 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 14.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Januar 1887.

Inhalt:

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Einleitung: Aus dem Schlussprotokoll der Berner Konferenz.

Bereits in der ersten Hälfte des vorigen Monats gingen uns seitens der Schweizerischen Bundesregierung aus Bern in dankenswerther Weise die „Protokolle über die Verhandlungen der III. Konferenz zur Ausarbeitung eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr" zu, welche sowohl die Protokolle über die Verhandlungen der Konferenz, als auch den Wortlaut des Berner Schlussprotokolls vom 17. Juli 1886 enthalten.*)

Wir haben bis jetzt Anstand genommen, aus diesen Protokollen Mittheilungen zu bringen, da das Uebereinkommen, — wenn auch nunmehr von sämmtlichen Delegirten (einschliesslich denen des Deutschen Reichs) unterzeichnet, — noch nicht als etwas Abgeschlossenes, Fertiges anzusehen ist. Auch wünschten wir, dass zunächst von berufenerer Seite, nämlich aus dem Kreise der Delegirten, welche das Uebereinkommen berathen und in seiner jetzigen Form festgestellt haben, dasselbe kommentirt und besprochen werden möchte.**) Nachdem jedoch das Schlussprotokoll von Deutschen Zeitungen (z. B. vom „Berliner Actionär") und von Oesterreichischen Eisenbahn-Fachblättern abgedruckt worden ist und dasselbe in dem Oesterreichischen Eisenbahnklub eine eingehende Besprechung erfahren hat, (welche nebenbei gesagt über das Verhalten der Deutschen Regierung in dieser Angelegenheit mehrere nicht ganz zutreffende Mittheilungen brachte), halten wir es für unsere Pflicht, in der Vereinszeitung die Resultate der letzten Berner Konferenz und die Bedeutung derselben für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu erörtern, wie wir seiner Zeit die Berathungen und Beschlüsse der im Jahre 1881 in Bern tagenden Konferenz eingehend besprochen haben.*)

Zunächst wollen wir uns mit dem Schlussprotokoll beschäftigen, aber nur insoweit, als der Inhalt des in dasselbe eingefügten internationalen Uebereinkommens, welches wir als etwas Selbständiges besprechen werden, nicht getroffen wird.

Der Text des Schlussprotokolls lautet wie folgt:

„Die Unterzeichneten Delegirten der Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, von Oesterreich, Ungarn, Russland und der Schweiz, beauftragt, an der dritten Konferenz zur Ausarbeitung eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, welche am 5. Juli 1886 in Bern zusammengetreten ist, theilzunehmen, unterbreiten, nachdem sie ihre Arbeiten beendigt haben, den Regierungen der von ihnen vertretenen Staaten den Entwurf des Uebereinkommens, sowie den Entwurf eines Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes, den Entwurf von Ausführungsbestimmungen zu dem bezeichneten Uebereinkommen, die Anlagen 1, 2, 3 und 4 und den Entwurf eines Schlussprotokolls, deren Wortlaut folgt:"

[Hier folgt der Text der seitens der III. Konferenz festgestellten Entwürfe, nämlich:

I. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (S. 70—86).

*) Dem letztern sind die Entwürfe des internationalen Uebereinkommens, des Reglements, betreffend Errichtung eines Centralamtes, der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, Frachtbrief-Formular etc.) einverleibt.

**) Wenn auch die Berathungsprotokolle zum Verständniss des Uebereinkommens sehr schätzenswerthes Material enthalten, so geben doch über manche schwierige Frage die Protokolle keine genügende Auskunft und können selbstverständlich hier nur Diejenigen Aufklärung schaffen. welche selbst bei der Berathung und der Abfassung des Uebereinkommens an erster Stelle thätig waren.

*) Siehe Jahrgang 1881 No. 80, 86—99 der Vereinszeitung.

II. Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes (S. 87—88).
III. Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr (S. 88 flg.).
Anlage 1. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände (S. 94—104).
„ 2. Frachtbrief-Formular (S. 105).
„ 3. Erklärung.
„ 4. Nachträgliche Anweisung.
IV. Schlussprotokoll (der künftigen Konferenz) (S. 111).]

Der Schluss des Protokolls lautet:

„Die unterzeichneten Delegirten richten an den Schweizerischen Bundesrath die Bitte, die Regierungen der bei der Konferenz vertretenen Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Frist in Bern zusammenzutreten hätten, um die oben festgestellten Entwürfe, ohne irgend welche Aenderung an denselben vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten.

„In Betreff der Liste der Eisenbahnen, welche jeder Staat in Gemässheit des Artikels 1 des Uebereinkommens vorzulegen haben wird, haben sich die Delegirten über nachstehende Bestimmungen geeinigt:

„Die Liste hat die Bezeichnung der in dem betreffenden Staatsgebiete gelegenen Eisenbahnlinien zu enthalten, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden soll. Bezüglich jener Linien, welche die Gruppe oder das Netz einer und derselben Verwaltung bilden, genügt die Bezeichnung dieser Gruppe oder dieses Netzes unter Benennung jener Linien, welche von dem Uebereinkommen ausgeschlossen sein sollen.

„Jeder bezeichnende Staat hat der Liste eine Eisenbahnkarte seines Gebietes anzuschliessen, in welcher die an dem Uebereinkommen theilnehmenden Eisenbahnen mit grüner und die von demselben ausgeschlossenen Linien mit rother Farbe zu kennzeichnen sind.

„Die Delegirten richten an den Schweizerischen Bundesrath die Bitte, die Regierungen der bei der Konferenz vertretenen Staaten einzuladen, die Listen unter Beobachtung der obigen Bestimmungen zusammenzustellen und dieselben hierauf in möglichst kurzer Frist dem Schweizerischen Bundesrathe zu übermitteln, welch letzterer ersucht wird, diese Listen an die verschiedenen Staaten gelangen zu lassen.

„Urkund dessen haben die Delegirten das gegenwärtige Schlussprotokoll errichtet und demselben ihre Unterschriften beigesetzt.

„Unterzeichnet zu Bern, am 17. Juli 1886 in zwei Exemplaren, von denen das eine in Deutscher, das andere in Französischer Sprache abgefasst ist, und welche im Schweizerischen Staatsarchive niedergelegt werden.

Jules Lejeune. Meyer. Dr. Gerstner. Rutz. L. George.
C. Baum. T. Villa. Ant. Monzilli. V. Ottolenghi.
W. Leibfried. T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Emil Steinbach. Ritter von Pollanetz. Kilényi. Herich.
P. Laskine. L. Perl. Farner. G. de Seigneux. Dr. J. J. Vischer."

Nach Inhalt des vorstehend abgedruckten Protokollschlusses sind unzweifelhaft die im Juli v. J. festgestellten Entwürfe (nachdem die Vorarbeiten und Vorberathungen, wenn auch mit erheblichen Unterbrechungen, einen Zeitraum von über 10 Jahren in Anspruch genommen haben) nunmehr als definitiv abgeschlossen anzusehen. Dieselben sollen den betheiligten Regierungen vorgelegt werden, um solche „ohne irgend welche Aenderung" durch Bevollmächtigte in einer weiteren in Bern zusammentretenden Konferenz (durch ihre Unterschrift) in ein definitives Abkommen umzugestalten.

Ebenso unzweifelhaft ist es aber, dass die Unterzeichnung des Schlussprotokolls seitens der Delegirten sämmtlicher betheiligten Regierungen keine weitere Bedeutung hat als die, dass man von keiner Seite dem formellen Abschluss der nunmehr festgestellten Entwürfe ein weiteres Hinderniss in den Weg legen will. Der endlichen Entschliessung der Regierungen wird durch die Protokollunterzeichnung der Delegirten in keiner Weise vorgegriffen, da dieselben lediglich den Auftrag hatten, den Entwurf eines Uebereinkommens, betreffend den internationalen Frachtverkehr, festzustellen *), während sich selbstverständlich die Regierungen ihre endgültige Entscheidung vorbehielten. Auch in der internationalen Berner Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, hatten ganz in derselben Weise die Delegirten der einzelnen Staaten nicht die Machtvollkommenheit, durch ihre Beschlüsse ihre Regierungen zu binden.

So lange nicht die im Protokollschluss erwähnten Listen der Eisenbahnlinien, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden soll, feststehen, ist keine der betheiligten Regierungen in der Lage, sich über Annahme oder Ablehnung des Entwurfes vollkommen schlüssig zu machen. Nehmen wir z. B. an: Die Französische Regierung schlösse wichtige Linien der Französischen Ostbahnen von der Betheiligung an dem Uebereinkommen aus, oder eine andere Regierung nähme in die Liste Eisenbahnen auf, deren Solvenz sehr zweifelhaft wäre, so würden die übrigen Regierungen sich fragen müssen, ob das Uebereinkommen überhaupt noch genügenden Werth für ihre Eisenbahnen habe und nicht vielmehr ihnen Schaden bringen möchte. Erst wenn diese Eisenbahnlisten sämmtlich festgestellt und durch Vermittlung des Schweizerischen Bundesraths den betheiligten Regierungen zugegangen sind, werden somit dieselben einen festen Entschluss über Annehmen oder Ablehnen fassen können und erst dann wird die von den Delegirten proponirte weitere Konferenz stattfinden können, welche die Entwürfe in ein definitives Uebereinkommen umwandeln soll.

Abgesehen von diesen Erwägungen werden die Entschlüsse der Regierungen auch nur unter Vorbehalt der Ratifikation seitens der gesetzgebenden Faktoren gefasst werden können. Denn nicht übersehen darf man — worauf wir bereits bei Besprechung des vorigen Entwurfs aufmerksam machten — **), dass zur Rechtsgültigkeit des Berner Uebereinkommens — da derselbe die in den Gebieten der paciscirenden Staaten geltenden gesetzlichen Bestimmungen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wesentlich ändert — die Einwilligung sämmtlicher gesetzgebenden Faktoren der vertragschliessenden Staaten nöthig ist, das Uebereinkommen somit auch der Zustimmung der Volksvertretungen dieser Staaten (Deutscher Reichstag, Oesterreichischer Reichsrath, Ungarisches Parlament u. s. w.) bedarf.

So wünschenswerth es uns scheint, dass bald ein von den Landesgesetzen unabhängiges und über den Bereich der bestehenden Verbände hinaus reichendes einheitliches Eisenbahn-Frachtrecht mit Gesetzeskraft für den internationalen Güterverkehr geschaffen wird, so wenig können wir, zumal unter den jetzigen politischen Verhältnissen, die Ansicht derer theilen, welche glauben, dass in kurzer Frist der Austausch der Ratifikationsurkunden stattfinden resp. das Uebereinkommen in Kraft treten werde.

---

*) Es liegt hier ein ähnliches Verhältniss vor, wie bei den Berathungen und Beschlüssen der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, bei welchen die auftraggebenden Bahnverwaltungen durch das Votum der Delegirten zur Generalversammlung resp. durch die gefassten Beschlüsse früher gar nicht, jetzt nur in sehr wenigen Ausnahmefällen gebunden sind.

**) Siehe Jahrg. 1881 S. 1423.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion hat die Zurechnung der der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft (Oesterreichische Linien) gehörigen, in Station Jenšovic der Hauptlinie Wien-Bodenbach abzweigenden, 3,173 km langen Lokalbahn Jenšovic-Lužec zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Die geschäftsführende Direktion hat zu demselben den IV. Nachtrag ausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5776 (1886) vom 8. d. Mts. an die Mitglieder a) der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, b) der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, c) der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, d) der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ und e) der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Verdeutschung der in den Drucksachen des Vereins enthaltenen Fremdwörter (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 91 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 95 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 108 vom 9. d. Mts. an die Mitglieder a) der Subkommission für das Vereins-Wagenregulativ und b) der Subkommission für die Revision der technischen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs, betreffend die Revision des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 139 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum IV. Nachtrage zum Hauptverzeichnisse der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Neuorganisation des Eisenbahn- und Telegraphenregiments. Das „Verordnungsblatt für das K. K. Heer“ veröffentlicht die unter dem 2. d. Mts. genehmigten neuen organischen Bestimmungen für das Eisenbahn- und Telegraphenregiment und für das Feldeisenbahn- und Feldtelegraphenwesen. Das Regiment besteht nach der neuen Organisation im Frieden aus zwei Bataillonen zu vier Kompagnien und einem Ersatzbataillons-Kadre, und im Kriege, während dessen der Bataillonsverband aufgelöst wird, aus 8 Feldeisenbahn-Kompagnien, 3 Feldtelegraphen-Direktionen erster und 3 zweiter Linie, ferner aus 45 Feld- und 3 Gebirgstelegraphen-Abtheilungen und endlich aus einem aus 2 Kompagnien bestehenden Ersatzbataillon.

Die Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn wurde, wie wir s. Z. berichteten, vom Finanzminister bei seinem Exposé über die Finanzlage als eines der Mittel zu deren Besserung in Aussicht gestellt. Hierüber wurde von ihm nun ein Gesetzentwurf eingebracht, wonach diese bereits mit dem Gesetzartikel XX 1875 eingeführte Steuer bei Beförderung der Personen und des Reisegepäcks, ferner bei der Miethe von Schiffskabinen und Schlafkoupees um 1 pCt., d. i. von 15 auf 16 pCt. und bei der Beförderung von Frachtgütern um 2 pCt., d. i. von 3 auf 5 pCt. erhöht werden soll. In den Motiven zu diesem Entwurfe wird unter anderem auch noch darauf berufen, dass dieselbe Steuererhöhung fast gar nicht empfunden würde; so wird z. B. bemerkt, dass bei einem Transportsatz von 50 kr. nach einem Metercentner bei einer Entfernung von Marmaros-Sziget nach Fiume diese Erhöhung 3 kr. betrüge, was keine sehr grosse Last wäre und den Export nicht zu schädigen vermöchte. Den innern Verkehr betreffend aber sei die Konkurrenzfähigkeit dadurch aufrecht erhalten, dass diese Verfügung alle Eisenbahnen, staatliche und private, überhaupt jedes Transportunternehmen trifft und daher das Verhältniss zu den Kommunikationsanstalten nicht ändert. Diese, eine schärfere Kritik nicht vertragende Argumentation, auf welche wir noch zurückkommen werden, wird rücksichtlich der Mehrbelastung des Personenverkehrs nicht in Anwendung gebracht; derselbe soll das eine Prozent gar nicht verspüren. Der Finanzminister verspricht sich von der Transportsteuer-Erhöhung ein Mehreinkommen von 1,2 Millionen Gulden, wenn man die Ergebnisse vom Jahre 1885 zur Basis nimmt. Diese Annahme ist zu sanguinisch, es wäre denn, dass die im fraglichen Gesetzentwurfe vorgesehene Heranziehung der ausländischen Schifffahrtsunternehmungen und die den Direktoren und den bestellten Bahnorganen solidarisch zur Last aufgelegten Strafgebühren für eine Verkürzung dieser Steuer (mit dem 4—8fachen derselben) schon in Betracht gezogen wird, wie die folgende dem „P. Ll.“ entnommene Berechnung zeigt: Das Gesammtergebniss der Transportsteuer im Jahre 1885 war laut Schlussrechnung 4 285 682,06 fl. Nun ist allerdings die Erhöhung von 3 auf 5 pCt. bei der Frachtgebühr eine $^{2}/_{3}$-Erhöhung, die der Personengebühr von 15 auf 16 macht aber nur $^{1}/_{15}$. Um also obiges Resultat zu rechtfertigen, müsste annäherungsweise an dem bisherigen Ergebniss die Frachtsteuer mit etwa 1,52 Millionen, die Personensteuer mit 2,76 Millionen theilhaben, also die der Steuer unterzogenen Frachten zu der Einnahme nach Personenbeförderung sich etwa wie 50 zu 17 verhalten, was wohl kaum zutrifft. Diese Steuererhöhung soll mit dem 1. Mai 1887 ins Leben treten.

Uebernahme von Linien der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft in den Oesterreichischen Staatsbahnbetrieb. Gemäss dem Berichte in No. 2 d. Ztg. S. 20 ist wegen Uebernahme von 6 Linien der Lokal-Eisenbahngesellschaft in den Staatsbetrieb nunmehr folgende offizielle Kundmachung erlassen worden:

Mit Genehmigung Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers werden auf Grund eines mit der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrages vom 1. Januar 1887 an die der letztern eigenthümlich gehörigen Lokalbahnen: Elbogen-Neusattel, Chodau-Neudek, Kaschitz-Radonitz, Böhmisch-Leipa-Niemes, Nusle-Modran und Olmütz-Cellechowitz für die ganze Konzessionsdauer dieser Lokalbahnen in den Betrieb der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übernommen. Von obigem Zeitpunkte an werden die Lokalbahnen Elbogen-Neusattel, Chodau-Neudek und Kaschitz-Radonitz der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Pilsen, die Lokalbahnen Böhmisch-Leipa-Niemes und Nusle-Modran der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Prag und die Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Krakau und zwar zunächst unmittelbar der K. K. Verkehrsleitung Mährisch-Schönberg untergeordnet. K. K. Betriebsämter werden errichtet in den Stationen: Elbogen für die Lokalbahn Elbogen-Neusattel, Neudek für die Lokalbahn Chodau-Neudek, Radonitz für die Lokalbahn Kaschitz-Radonitz, Böhmisch-Leipa für die Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes und Olmütz-Stadtbahnhof für die Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz. Die Lokalbahn Nusle-Modran wird in die Aufsichtsstrecke des K. K. Bahnbetriebsamtes Prag einbezogen.

Wien, am 3. Januar 1887.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Verweigerung der Vorkonzession für die Feistritzthalbahn. Mit Rücksicht auf die nach dem Eisenbahngesetze in Betracht zu ziehenden Momente, ferner im Hinblick auf die vom Bezirksstrassen-Ausschusse Aspang rücksichtlich der Strassenbenutzung abgegebene ablehnende Aeusserung, erklärte das Handelsministerium, nicht in der Lage zu sein, dem Gesuche eines Wiener Unternehmers um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Anlage einer normalspurigen Strassenbahn von der Haltestelle Feistritzthal der Wien-Aspangbahn durch das Feistritzthal und den Ort Feistritz bis vorläufig nach Kirchberg am Wechsel Folge zu geben.

Petition um Verstärkung des Eisenbahnrathes. Die Leobener Handelskammer hat eine solche an das Handelsministerium gerichtet, dahin gehend, dass ein Vertreter ihres Kammerbezirks in den Staatseisenbahnrath einberufen werden möge. Nach dem bestehenden Statut des Staatseisenbahnraths haben die Handelskammern von Leoben und Klagenfurt kumulativ einen Vertreter in diese Körperschaft zu entsenden und gehört der derzeitige Vertreter der Klagenfurter Handelskammer an. Die erwähnte Petition erbittet nun die Ernennung eines dem dortigen Kammerbezirke angehörigen Industriellen auf Grund des im Statut vorgesehenen Rechtes der selbständigen Vokation und schlägt hierfür den kommerziellen Direktor der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft vor. Die Petition betont, dass die genannte Gesellschaft der weitaus grösste Frachtenaufgeber des ganzen Kammerbezirks ist und schon dieser Umstand allein die Vertretung dieser Gesellschaft im Staatseisenbahnrathe erforderlich macht, wobei noch besonders die wichtigen und schwierigen Verkehrsverhältnisse des Kammerbezirks, in welchem sich der Staatsbahnbetrieb mit denen der Privatbahnen mehrfach berührt, die Vokation eines mit den Verkehrsverhältnissen dieses Bezirks ganz besonders vertrauten Mannes nothwendig machen.

Massnahmen zur Verhütung der Explosion von Knallsignalen. Anlässlich der Beschädigung eines Kondukteurs durch das Herabfallen einer über seiner Achsel gehängten Knallkapselbüchse, hat die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen auch infolge des hierüber angestellten Versuches die Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass die Explosion der Knallkapseln nur dann erfolgt, wenn dieselben unverpackt in die Büchse eingelegt sind und diese mit

grosser Gewalt auf einen harten Gegenstand geschleudert werden. Es empfiehlt sich daher, Knallkapseln nicht lose in den Büchsen, sondern umhüllt mit Jutefäden oder in anderer geeigneter Weise zu verwahren, weshalb den untergeordneten Organen entsprechende Belehrungen zur Verhütung von Unfällen zu geben sind.

Der Kommunikationsrath und die Tarifkommission in Ungarn.

Nach Allerhöchster Entschliessung vom 19. November ist der Kommunikationsrath aufgelöst worden. Derselbe wurde nur einmal seit seiner im Januar 1884 erfolgten Organisirung zur konstituirenden Sitzung einberufen. Weit besser bewährt sich die gleichzeitig mit dem Kommunikationsrath ins Leben gerufene Tarifkommission, welche unter Präsidium des Staatssekretärs, nunmehrigen Kommunikationsministers Baross bei Erledigung der Agenden der Staatsbahnen mit grossem Erfolg und zur vollen Zufriedenheit der interessirten Industriellen und kaufmännischen Kreise das Kommunikationsministerium unterstützt.

Einheitliche Signale auf den Ungarischen Eisenbahnen.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat dem Kommunikationsminister ein motivirtes Promemoria vorgelegt, in welchem die Einführung einer einheitlichen Signalisirung auf allen Ungarischen Bahnen beantragt wird. In diesem wird hervorgehoben, dass, insbesondere im Kriegsfalle, Eisenbahnbedienstete möglicher Weise auf verschiedenen Eisenbahnen verwendet werden müssen und in diesem Falle verhängnissvolle Irrthümer durch Unkenntniss der auf fremden Bahnen üblichen Signale stattfinden könnten. Bei einzelnen Bahnen, namentlich auf solchen, auf welchen gegenwärtig ein nur schwacher Zugsverkehr stattfindet, sind nur wenige Signale obligatorisch eingeführt, während andere sehr detaillirte Signale über den Verkehr der Züge auf den unrichtigen Gleisen, auf den doppelgleisigen Strecken, auf Einmündungsstellen bei Anschlussbahnen, bei Verkehrsstörungen durch Bahngebrechen, bei Schneeverwehungen, ausserordentlichen Zügen, rasch sich folgenden Militärzügen u. s. w. anwenden. Da durch eine möglichst ausführliche Signalisirung die Betriebssicherheit ungemein gefördert wird, so wird die obligatorische Einführung einer solchen einheitlichen Signalisirungsvorschrift für sämmtliche auf Ungarischem Gebiete betriebenen Eisenbahnen dringend befürwortet.

Verordnung, betreffend die transportablen Feldbahnen.

Eine solche ist vom Ungarischen Kommunikationsministerium erlassen worden, welcher folgende wesentliche Vorschriften zu entnehmen sind:

Nur zur Verwendung solcher Eisenbahnen zu landwirthschaftlichen Zwecken auf fremdem Terrain bedarf es einer Konzession seitens des Vizegespans oder Bürgermeisters, welche fallweise dem genannten Ministerium eine beglaubigte Abschrift der Konzession vorzulegen haben. Diesen Funktionären obliegt auch die Ueberwachung des Betriebes und die Anordnung nothwendiger Vorsichtsmassregeln, insbesondere gemäss der G.-A. XXXI 1880, XXIII 1885, betreffend die Schutzdämme und die Binnengewässer; gegen deren Entscheidung kann an die Komitat-Verwaltungskommission und weiter an das genannte Ministerium rekurrirt werden. Letzteres ist auch berechtigt, solche Feldbahnen untersuchen, oder aus öffentlichen Rücksichten, ohne irgend welche Entschädigung auf Kosten des Eigenthümers entfernen zu lassen.

Solchen Feldbahnen steht das Expropriationsrecht nicht zu; in polizeilicher Beziehung sind sie in zweiter Instanz der Generaldirektion der K. Staatsbahnen unterworfen.

Bahneröffnungen und Bahnverkehr im November 1886, Vergleich mit dem Vorjahre.

Im Monat November 1886 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar: die 5,5 km lange Theilstrecke Hellbrunn bis Ende Drachenloch der Salzburger Lokalbahn (Dampftramway) am 20. November und die 52,9 km lange Theilstrecke Hliboka-Berhometh mit dem 18,8 km langen Flügel Karapcziu-Czudin der Bukowinaer Lokalbahnen am 30. November. — Im selben Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 4 200 277 Personen und 6 850 557 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 759 229 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 961 fl. Im gleichen Monate 1885 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 861 524 Personen und 6 650 458 t Güter 21 449 157 fl. oder pro Kilometer 964 fl.; daher resultirt für den Monat November 1886 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 0,3 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1886 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 218 885 297 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 224 623 475 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die genannte Periode 22 402 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 21 967 km betrug, stellt sich die durchschnittliche Einnahme für die erwähnte Zeitperiode 1886 pro Kilometer auf 9 771 fl. gegen 10 226 fl. im Vorjahre, d. i. um 455 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1886 auf 10 659 fl. pro Kilometer gegen 11 156 fl. pro 1885, d. i. um 497 fl., mithin um 4,4 pCt. ungünstiger.

Konzessionirung von Lokaleisenbahnen.

Mit Rücksicht auf den Ablauf der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes haben laut Mittheilung der „N. Fr. Pr." in den letzten Wochen zahlreiche Konferenzen im Handelsministerium stattgefunden, welche sich auf die Konzessionirung von Lokalbahnen bezogen. In der Mehrzahl der Fälle haben die Verhandlungen zum Abschluss geführt, und es ist daher die Publikation einer Reihe von Konzessionsurkunden zu gewärtigen.

Lokalbahn Marienbad-Karlsbad.

Dem Ingenieur Wenzel Daniel in Pilsen ist unter dem 25. Dezember 1886 die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahn von Marienbad nach Karlsbad mit Abzweigungen nach Elbogen und Dallwitz ertheilt worden. Die ca. 56,5 km lange Hauptbahn soll vom südwestlichen Ende der Station Marienbad der Kaiser Franz-Josefbahn abzweigen und über Anschowitz und Martnau, unweit der Stadt Tepl, ins Teplthal führen; bei der Einmündung des Rodabachthales soll für die Stadt Einsiedl und den Kurort Sangerberg eine Bahnstation errichtet werden. Dem Teplthale abwärts folgend, wird die Bahn die Stadt Petschau, dann den Ort Töpeles berühren, woselbst gleichfalls Stationen angelegt werden sollen. Im weiteren Zuge der Trace ist vor Ueberschreitung der Gebirgseinsattlung nächst den Ortschaften Aich und Pirkenhammer eine Station für diese Orte projektirt; von hier gelangt die Bahn nach Ueberschreitung des Gebirgszuges in das Egerthal und zu dem auf den Gründen der Gemeinde Donic für Karlsbad anzulegenden Centralbahnhofe, von wo in westlicher Richtung eine ca. 2,4 km lange Verbindung mit der bestehenden Station Karlsbad der Buschtêhrader Eisenbahn in Aussicht genommen ist. Der eventuell auszuführende 4,5 km lange Flügel nach Dallwitz soll in nördlicher Richtung von dem projektirten Karlsbader Centralbahnhofe abzweigen und nächst Dallwitz in die Buschtêhrader Eisenbahn derart einmünden; dass eine Fortsetzung dieses Flügels an die Oesterreichisch-Sächsische Grenze in der Richtung Johann-Georgenstadt unter Vermeidung einer Kopfstation anstandslos erfolgen kann. Zwischen den Stationen Petschau und Töpeles der Strecke Marienbad-Karlsbad, und zwar nächst Schönwehr, soll eine ca. 14 km lange Abzweigung über Schlaggenwald nach Elbogen zum Anschlusse an die Linie Elbogen-Neusattel der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft führen. Endlich ist die Anlage von Schleppbahnen zu den Porzellanfabriken, Schlemmereien und Caolinschächten in Fischern, Alt-Rohlau, Zettlitz, Dallwitz und Hohendorf in der Gesammtausdehnung von ca. 7 km beabsichtigt. Die Hauptlinie Marienbad-Karlsbad mit der Abzweigung nach Elbogen ist binnen zwei und einem halben Jahre, vom Tage der Konzession an gerechnet, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Das effektive Anlagekapital für sämmtliche vom Konzessionär herzustellende Linien — einschliesslich der projektirten Schleppbahnen — wurde mit dem Betrage von rund 7 580 000 fl. präliminirt.

Steierische Lokalbahnen.

Dem Steierischen Landtage liegen ausser mehreren anderen Eisenbahnprojekten zur Berathung insbesondere jene vor, welche für die Industrie Obersteiermarks von grosser Wichtigkeit sind, die Projekte Neuberg-Schrambach, Zeltweg-Wolfsberg und Eisenerz-Vordernberg. Rücksichtlich der Linie Neuberg-Schrambach wird die Unterstützung des Steierischen und Niederösterreichischen Landtages angesucht, während die Strecke Wolfsberg-Zeltweg, deren eine Hälfte auf Kärntnerisches Gebiet zu liegen kommt, auch gleichzeitig die Mithilfe des Kärntnerischen Landtages nothwendig machte und letztere erbeten wurde. Es ist das Handelsministerium selbst, welches für die Linie Neuberg-Schrambach (mit einer Abzweigung nach Mariazell und Gusswerk) die Initiative ergriffen hat, während die Bahn Zeltweg-Wolfsberg von dem Konsortium Graf Hugo Henckel-Donnersmarck vor die beiden Landtage gebracht wurde. Für die Linie Eisenerz-Vordernberg hat die Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft die Vorkonzession erworben; die an den Steierischen Landtag gerichtete Eingabe ist aber von einem Konsortium gezeichnet, welchem u. a. auch die Leoben-Vordernberger Eisenbahngesellschaft angehört.

Lokalbahnen in Mähren.

Der Mährische Landtag genehmigte die Anträge des Kommunikationsausschusses, laut welchen für die Lokalbahnstrecken Mährisch-Budwitz-Jamnitz-Datschitz, Datschitz-Teltsch und Datschitz-Zlabings-Landesgrenze (Anschluss Waidhofen) eine nicht rückzahlbare Subvention von 2 500 fl. pro Kilometer bis

zur Maximalsumme von 171 600 fl. in zehn Jahresraten bewilligt und der Landesausschuss aufgefordert wird, dahin zu wirken dass auch die Fortsetzung dieser Eisenbahnverbindung von Waidhofen bis an die Kaiser Franz-Josefbahn und von Teltsch über Triesch bis an die Böhmisch-Mährische Transversalbahn gegen entsprechende Subventionirung durch das Land zu Stande komme.

Die Tracenrevision der, eine direkte Schienenverbindung der Städte Prossnitz und Prerau anstrebenden Lokaleisenbahn Prossnitz-Triebitz-Prerau hat, kürzlich anstandslos stattgefunden und ist das Anlagekapital für diese 26,6 km lange Strecke mit 1 650 000 fl. präliminirt, so dass sich das Kilometer mit 61 000 fl. beziffert. — Die Tracirungsarbeiten für die projektirte Lokaleisenbahn Wigstadtl-Bautsch und für die Lokalstrecke Stauding-Wagstadt wurden seitens der Nordbahn bereits in Angriff genommen.

Die Handelsverträge mit Deutschland und Italien.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat bekanntlich wegen Erneuerung dieser Verträge die Handelskammern zur Aeusserung hierüber aufgefordert. Die Wiener Handelskammer wird über einen dieställigen Komiteebericht berathen, welchem wir folgende, die Eisenbahnen betreffende Stellen entnehmen: Nach einer Auseinandersetzung über die hohe Wichtigkeit der Regelung unserer Handelsbeziehungen mit Deutschland wird betont, dass es im Interesse des Handels und der Industrie vom nationalökonomischen und handelspolitischen Standpunkte geboten erscheint, dem sogenannten Berliner Uebereinkommen durch einen Zusatz im abzuschliessenden Handelsvertrage eine Sanktion durch die Legislative zu verleihen. Dieser Zusatz könnte ungefähr wie folgt lauten: „Die vertragschliessenden Theile verpflichten sich, auf die Eisenbahnen derart zu wirken, dass für die Tarife, welche im durchgehenden Bahnverkehr nach oder von einem Kontinentalhafen eingeführt werden, dieselben Begünstigungen (insoweit es sich um die Gütertaxen handelt) platzgreifen, wie dies beim Verkehr mit den Wasser-Umschlagsplätzen, das ist beim Uebergang des Bahnverkehrs auf die Flussschifffahrt der Fall ist. Die an solchem kombinirten Bahn- und Schiffsverkehr betheiligten Bahnverwaltungen haben ihre Taxen, welche ihnen bis an die Grenzen zukommen, gleichmässig, sowohl dem weitergehenden Bahnverkehr, als dem anschliessenden Schiffsverkehr zur Verfügung zu stellen.“ In gleicher Weise würde es sich empfehlen, dem Artikel 17 den Zusatz beizufügen: „Die vertragschliessenden Theile verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr, sowie den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr an den Wasser-Umschlagsplätzen, gegen Störung und Behinderungen sicherzustellen, und insbesondere darauf zu achten, dass die Vortheile, welche bezüglich der Einlagerung der Güter an den Wasser-Umschlagsplätzen geboten werden, beiden Theilen unter gleichen Bedingungen und gegen gleiche Gebühren zukommen.“

Eisenbahnthätigkeit der Wiener Handelskammer im Jahre 1886.

In dem Jahresberichte werden hierüber folgende Verhandlungen angeführt: die Tauernbahn, Erleichterungen im Personenverkehr und die Einführung von Kilometer-Abonnements auf den Eisenbahnen, die Frage der Wiedereinführung der vierten Wagenklasse und von Arbeiterzügen, die Befürwortung von Ermässigungen der Eisenbahnfrachtsätze für verschiedene Waarengruppen; ferner die Entsendung von Vertretern der Kammer zur Theilnahme an mehreren Tracenrevisionen für Lokalbahnen und Dampftramwaylinien in Wien und auf dem flachen Lande. Beachtenswerth ist, dass im Jahre 1886 nicht mehr als drei schiedsgerichtliche Verhandlungen in Eisenbahnangelegenheiten bei dieser Kammer stattfanden.

Das Galizische Petroleum und die Eisenbahntarife.

Zum Schutze des Galizischen Petroleums wurden von den Oesterreichischen Staatsbahnen tarifarische Massnahmen beantragt, über welche mit den Delegirten sämmtlicher an diesem Verkehre betheiligten Bahnen eine Konferenz unter dem Vorsitze des Leiters des kommerziellen Büreaus der Oesterreichischen Staatsbahnen, Regierungsrath Dr. Liharzik, stattfand. Er setzte den in seiner Einladung zu dieser Konferenz angegebenen Zweck derselben dahin auseinander, dass der mächtige Mitbewerb des Russischen Petroleums, sowie der Ungarischen Raffinerien bewirkt hat, dass sowohl der weitere Betrieb der Galizischen Petroleumgruben als auch der Fortbestand der Galizischen Petroleumraffinerie in Frage gestellt erscheint. Es handle sich hierbei nicht nur um das staatliche Wohl der diesseitigen Reichshälfte und um den bahnseitigen Nutzen oder um jenen einiger Gewerbtreibender oder selbst eines ganzen Betriebszweiges, sondern auch um den Lebensunterhalt von ungefähr 50 000 bei der einheimischen Petroleumausbeute und Verarbeitung beschäftigten Menschen. Er wies endlich auf den bedeutenden Preisrückgang hin, welchen das Galizische Petroleum infolge der Konkurrenz mit dem Russischen Petroleum erlitt. Er schlug der Konferenz vor, die Bahnen mögen für das Galizische Rohprodukt, sowie für raffinirtes Oel Tarifermässigungen bewilligen und eine Gleichstellung der Tarife für Galizische Provenienzen mit jenen für Russisches Oel eintreten lassen. Seitens der Delegirten der einzelnen Bahnen wurde zunächst darauf verwiesen, dass die von dem Vertreter der Staatsbahnen beklagte Situation der Galizischen Petroleumindustrie durch Umstände herbeigeführt wurde, welche der Eisenbahntarifpolitik fernliegen und sich auch der Erörterung der anwesenden Vertreter entziehen. Was die von dem Vertreter der Staatsbahnen gemachten Vorschläge selbst betrifft, so sprachen sich zwar die Vertreter im allgemeinen reservirt aus, indem sie erklärten, vorerst ihren Verwaltungen berichten und diesen die endgültige Entscheidung überlassen zu müssen und wenngleich von mehreren Delegirten hervorgehoben wurde, dass weitere Reduktionen der Tarife in vielen Relationen nicht gewährt werden dürften, einerseits, weil die Tarife für Galizisches Petroleum ohnehin schon tiefer seien als für Russisches, andererseits, weil auch Rücksichten der Konkurrenz mit anderen Bahnrouten in Betracht gezogen werden müssen, so wurden doch von der Mehrzahl der Delegirten weitere und ausgiebigere Reduktionen für das Galizische Petroleum in Aussicht gestellt.

Das offiziöse „Fr. - Bl.“ bemerkt über die „eisenbahntarifarische Hilfe für die Petroleumindustrie“ folgendes:

Wir wollen hier unerörtert lassen, dass via Fiume und Triest weit grössere Quantitäten Russischen Petroleums nach Oesterreich direkt von Batum per mare gelangen, als auf dem Landwege über Galizien durch die Südwestrussischen Bahnen; die Einladung zur Konferenz nur an Vertreter Galizischer Bahnen beweist, dass es sich nur um tarifarische Erleichterungen via Galizien handelt. In diesem Falle dürfte man kaum mit tarifarischen Massnahmen den gewünschten Zweck erreichen. Die Fracht beträgt jetzt für über Kolomea oder Podwoloczyska nach Wien kommendes Petroleum 168 kr., während die Zolldifferenz zwischen Russischem und Galizischem Petroleum 4 fl. 20 kr. ausmacht Selbst die empfindlichste Beeinträchtigung der Transportanstalten durch Nachlässe an den ohnedies minimen Frachtsätzen könnte der Galizischen Petroleumindustrie zu keiner besseren Situation verhelfen. Dies vermöchte nur ein ausgiebiger Schutzzoll und die präziseste Durchführung der Berggesetznovelle.

Weihnachtsbescheerung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen

fand infolge der Initiative des Präsidenten dieser Bahnen, Frhrn. v. Czedik, für die Kinder armer Bediensteten in den Stationen Wien, Linz, Innsbruck, Salzburg, Pilsen und Gmünd in erhebender Weise statt. Es wurden gegen 1 500 Kinder mit einem Aufwande von mehr als 8 000 fl. beschenkt, welcher aus den Beiträgen hochherziger Menschen grossentheils gedeckt wurde.

Konversion der Silberprioritäten der Nordbahn.

Der Verwaltungsrath der Ferdinands-Nordbahn publizirt nun die Kundmachung, womit die Besitzer der 5 pCt. Silberprioritäten der Ferdinands - Nordbahn eingeladen werden, ihre Titres gegen 4 pCt., gleichfalls in Silber verzinsliche und rückzahlbare Obligationen umzutauschen. Die Modalitäten der Konversion werden wir, falls die Kundmachung nicht auch in dieser Zeitung erscheint, demnächst nachtragen. Für den Umtausch unter den jetzt festgesetzten Bedingungen ist eine vierwöchentliche Frist gesetzt, welche am 10. Januar beginnt und am 7. Februar endet. Als Umtauschstellen sind nominirt: in Wien die Liquidatur der Nordbahn, das Bankhaus S. M. v. Rothschild, die Kreditanstalt und die Bodenkreditanstalt, in Frankfurt das Bankhaus M. A. v. Rothschild & Söhne, in Berlin die Direktion der Diskontogesellschaft und das Bankhaus S. Bleichröder, endlich in Leipzig die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt. Aus der Kundmachung ist hervorzuheben, dass sich die Nordbahn hinsichtlich der beiden neuen Anleihen das Recht vorbehält, wann immer auch eine grössere Anzahl von Schuldverschreibungen, als der Tilgungsplan in Aussicht nimmt, zu verloosen und rückzuzahlen. Die jetzige Konversion ist eine freiwillige.

Berner Entwurf eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts.

Ueber dieses Thema hielt Herr Dr. Josef Schwab, Nordbahnbeamter, im Eisenbahnklub einen interessanten Vortrag.

Nach einer kurzgefassten Geschichte des Projektes und Inhaltsgabe des Schlussprotokolles der III. Berner Konferenz vom 17. Juli v. J. bemerkt Redner, dass nunmehr eine stumme Konferenz von Delegirten der Vertragsstaaten zusammenzutreten habe, um die Entwürfe, ohne an denselben eine Aenderung vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten.

Der begriffliche Inhalt des internationalen Eisenbahn-Frachtrechtes wird definirt, als die sowohl von den Landesgesetzen, als von der Existenz direkter Tarife unabhängige, einheitliche Regelung der rechtlichen Beziehungen zwischen dem Publikum und den Bahnen, sowie der Bahnen unter einander hinsichtlich der internationalen Gütertransporte und dies im Wege

der Gesetzgebung. Bisher sind die internationalen Transporte nur durch private Vereinbarungen der Bahnen ermöglicht.

Als die für die Eisenbahnen bedeutsamsten drei Prinzipien werden die Transportpflicht, die Zwangsgemeinschaft und die Haftpflicht erörtert, insbesondere durch letztere werden den Oesterreichischen und Deutschen Bahnen bedeutende Mehrlasten auferlegt. Hierauf erwähnt der Vortragende die Garantien, welche das internationale Uebereinkommen gegen die mögliche Insolvenz einer oder mehrerer Bahnen bietet.

Die Wirkungen des realisirten Projektes werden für den Handelsverkehr durch die Rechtseinheit und Rechtssicherheit, das Entfallen der bisher erforderlichen Umexpeditionen, sowie die verschärfte Haftpflicht von unschätzbarem Vortheile sein, von welchem auch die Bahnen indirekt, wie von jeder Verkehrssteigerung, Nutzen ziehen werden.

Das Projekt sei jedoch insbesondere als der erste Schritt zu einem internationalen Handelsgesetze und zu einer Europäischen Rechtseinheit zu begrüssen.

Redner schliesst mit der Erwartung, dass die Zwangsgemeinschaft die Bahnen zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen fester aneinander knüpfen werde, als es die bisherigen Vereinbarungen vermöchten.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Friedensaussichten erhalten sich, besonders seitdem die letzte Kundmachung des Kriegsministers Boulanger durch eine Friedensrede des neuen Französischen Ministerpräsidenten verstärkt wurde; dazu trug auch die Begegnung der Bulgarischen Deputation mit dem Prinzen von Battenberg bei, welche den Czar doch versöhnen dürfte. Von der freundlicheren Börsenstimmung profitirten auch die Bahnen, insbesondere Nordbahn (2350), deren vorerwähnte Prioritätenkonversion für sie von grossem Vortheil ist; Oesterreichische Staatsbahn (255,75 ex Koupon), infolge der gegenwärtigen Wiederaufnahme der Vertragsverhandlungen mit Rumänien, dessen Minister Stourdza deshalb in Wien seit längerer Zeit weilt, sowie infolge der steigenden Einnahme; Carl-Ludwigbahn (202,60 ex Koupon) aus demselben Grunde und dass die definitiven Abrechnungen im Vergleiche zum Vorjahre ein sehr befriedigendes Resultat ergeben; nur Südbahn (102,75) wich etwas infolge der Kontremine, obzwar die Verordnung der Italienischen Regierung bekannt wurde, wonach alle Kontumazmassregeln gegen Oesterreichisch-Ungarische Provenienzen mit Ausnahme von Hadern, alten Kleidungsstücken und Dünger, wegen Erlöschens der Cholera in unserer Monarchie, aufgehoben wurden.

Amerikanische Korrespondenz.

Eisenbahnunfälle innerhalb Chicago.

Von dem Bürgerverein in Chicago war vor einiger Zeit ein Exekutivkomitee ernannt zu dem Zweck, Erhebungen über den Eisenbahnverkehr in dieser Stadt anzustellen und Vorschläge zu machen, in welcher Weise derselbe mit grösserer Sicherheit für Leben und Eigenthum, als bisher, ausgeführt werden könne. Der jetzt vom Komitee erstattete Bericht gibt nach den Feststellungen der Leichenbeschauer an, dass während der Zeit vom 1. Dezember 1884 bis dahin 1885 innerhalb der Stadt 150 Eisenbahnunfälle sich ereigneten. Dabei wurden getödtet: 26 Personen durch Aufspringen auf Züge oder Abspringen von solchen, 10 durch Herunterfallen von fahrenden Zügen; 62 durch Ueberfahren, während des Entlanggehens auf dem Bahnkörper; 30 beim Ueberschreiten der Gleise; 19 wurden zwischen Wagen gepresst und 2 beim Zusammenstossen von Zügen getödtet. Das Komitee empfiehlt nach sorgfältiger Besichtigung aller die Strassen kreuzenden Bahnlinien: 1. Statutenmässiges Verbieten des Betretens der Bahn und strenge Durchführung der Gesetze bezüglich des Auf- und Abspringens. 2. Herstellung von Einfriedigungen an den Hauptüberwegen, mit Thürmen wo nöthig, sowie Flaggen bezw. Laternen, wo Einfriedigung fehlt. 3. Die Herstellung von Wegeüberführungen, sobald die Umstände, einschliesslich der finanziellen, es gestatten. 4. Ein Ueberwachungsamt, welches das Geschäft unter städtischer Autorität zu beaufsichtigen hätte.

Das Komitee empfiehlt ferner, das alle Gefahrsignale, besonders die für die Nacht, eine gleichmässige Einrichtung erhalten sollen. Bei Ausführung dieser Massregeln erachtet dasselbe die Abänderung des Gesetzes über die Fahrgeschwindigkeit der Personen- und Güterzüge, zur Erleichterung sowohl des Durchgangs- als auch des Vorortverkehrs, für zulässig.

Manhattan Eisenbahn.

Der Erfolg der Fahrpreisermässigung auf den Manhattan Hochbahnen in Newyork auf 5 Cts. für alle Tagesstunden hat sich günstiger gestaltet, als die sanguinischsten Hoffnungen erwarten liessen. Dies ist namentlich erkennbar in den Stunden, für welche früher höhere Preise bestanden. In den Stunden von $7^1/_2$ Morgens bis $4^1/_2$ Nachmittags sowohl, wie auch in den früheren sogenannten Kommissionsstunden, sind die Züge so überfüllt, dass das Fahren darin möglichst unangenehm ist.

Im Monat November betrug die Zahl der Reisenden und die Einnahme:

	1886	1885	Zunahme
Zahl der Reisenden .	13 214 573	8 955 976	47,5 pCt.
Einnahme	667 482 D.	590 893 D.	13,0 „

Der Fahrpreis war im vergangenen Jahr 5 Cts. in 5 Stunden an jedem Wochen- und während der ganzen Sonntage und 10 Cts. in den übrigen Stunden. Dies Jahr betrug er durchweg 5 Cts. Da die Durchschnittseinnahme im vorigen Jahr sich auf nur 6,6 Cts. stellte, so ist es augenscheinlich, dass die 10 Cts.-Passagiere nur einen kleinen Theil der Gesammtheit ausgemacht haben.

Unzuverlässigkeit des Fahrpersonals.

Die Mexikanische Centralbahn hat bereits zum dritten Male seit der kurzen Zeit ihres Bestehens eine allgemeine Entlassung von Personen-Zugführern, etwa 60 nebst 20 andern Beamten, vornehmen müssen wegen vermutheter Unredlichkeiten. Die „Railr. Gaz.“ schreibt hierzu: Natürlich müssen solche Entlassungen kommen und können nicht zu früh vorgenommen werden, wenn die Nothwendigkeit dazu hervortritt, aber die Hoffnung, durch Einstellung neuer Leute das Uebel zu beseitigen, ist eine vergebliche. Die einzige Lehre aus solchen Erfahrungen ist die, dass nur wenige Leute, durch deren Hände grosse Mengen fremder Gelder gehen, der Versuchung, sich daran zu vergreifen, widerstehen, wenn sie nicht thatsächlich daran verhindert werden. Es erfordert daher die Gerechtigkeit gegen beide Theile, dass solche Verhinderungsmassregeln eingeführt werden, an denen übrigens ehrenhafte Männer keinen Anstoss nehmen, sie vielmehr willkommen heissen werden.

Billetprovisionen.

Der Central-Verkehrsverband hat nach einem von seinem Kommissar erlassenen Rundschreiben vereinbart, dass zur Aufrechterhaltung der vollen tarifmässigen Fahrpreise und zum Schutz der Interessen seiner Mitglieder fortan keine Provisionen oder Vergütigungen irgend welcher Art auf Fahrbillets gewährt werden sollen, welche sich in den Händen von Billethändlern befinden oder welche zum Zweck der Fahrpreisermässigung benutzt worden sind.

Der genannte Verband hat übrigens als Ersatz für das frühere „Central-Passenger-Comité“ noch eine besondere Hilfsvereinigung „the Interior Passenger Association“ wesentlich nach den den Hauptverband leitenden Grundsätzen gebildet, namentlich auch mit gleichen Einheitssätzen für Spezial- und Theater-Fahrbillets. Auf Abweichungen von den gemeinsamen Fahrpreisen ist eine Strafe von 25 D. für jeden Fall vereinbart, von welcher der Anzeigende 20 D. erhält.

Für Streitigkeitsfälle ist schiedsrichterliches Verfahren vorgesehen. Das Gebiet dieses Hilfsverbandes erstreckt sich bis zu den westlichen Endpunkten der östlichen Durchgangs-(Trunk-) Bahnen, also nur auf deren inneren, nicht den Durchgangsverkehr. („Railr. Gaz.“) H.

Präjudizien.

v. O. **Ein einer Eisenbahnexpedition zur Erlernung des Dienstes zugetheilter Eisenbahndienst-Aspirant ist nicht Beamter im Sinne des R.-Str.-Ges.-B's.** (Art. 359). In Erwägung, dass 1. als Beamte im Sinne des § 359 R.-Str.-G.-B's nur Personen angesehen werden können, welche unter öffentlicher Autorität für Zwecke des Staates thätig werden, eine solche selbständige Thätigkeit der Angeschuldigte zur Zeit der ihm zur Last gelegten Unterschlagungen nicht ausgeübt hat, weil er der Eisenbahnexpedition Wasserburg nur zur Erlernung des Dienstes als Aspirant zugetheilt war und nach den bestehenden Dienstvorschriften weder das Recht noch die Pflicht hatte, in irgend einem Zweige des Dienstes selbständig thätig zu sein, sondern nur unter fortwährender Aufsicht und unter Verantwortung des Expeditors oder dessen Stellvertreters dienstlich beschäftigt worden, insbesondere das Fahrscheinverkaufs-Register nicht selbständig fortführen durfte, 2. somit die Voraussetzungen der §§ 350 und 351 mit § 359 R.-Str.-G.-B's nicht zutreffen und die in Frage stehenden Handlungen von der Strafkammer mit Recht als fortgesetztes Vergehen der Unterschlagung nach § 246 des R.-Str.-G.-B's beurtheilt worden sind, wird die Beschwerde des Staats gegen den Beschluss der Strafkammer des Landgerichts Traunstein vom 15. Februar 1886 verworfen. (Beschl. des Ober-Landesgerichts zu München vom 24. Februar 1886; Samml. der Entscheid. Bd. IV. S. 118.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofs[illegible] von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 4 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 15. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Aufhebung direkter Tarifsätze für Dettum, Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen. Die nach dem Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1882 bezw. dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrheinisch) nach Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom 1. März 1884 nebst Nachträgen bestehende direkte Abfertigung von Gütern in Wagenladungen nach und von den Stationen Dettum, Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen wird mit Ablauf des Monats Februar dieses Jahres aufgehoben werden. Bezügliche anderweite Tarifsätze kommen nicht zur Einführung.

Köln, den 11. Januar 1887. (124)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 15. Januar d. J. tritt zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif Theil II Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) ein Berichtigungsblatt in Kraft, welches theils Frachterhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen, theils Frachtermässigungen enthält.

Die Frachterhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen treten jedoch erst am 1. März d. Js. in Kraft.

Druckexemplare des Berichtigungsblattes sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 12. Januar 1887. (125)

Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandverwaltungen.

---

1. **Für Steinkohlen- etc. Sendungen.** von den diesseitigen Stationen Cleophasgrube, Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube nach den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn finden an Stelle der hierfür im Nachtrag I zum Kohlenausnahmetarif von diesseitigen Stationen nach denen der Sächsischen Staatsbahn vorgesehenen Sätze die bezüglichen niedrigeren Sätze aus dem vom 1. d. Mts. ab gültigen Anhang zum Staatsbahngütertarif Breslau-Erfurt Anwendung.

2. In dem vorbezeichneten Nachtrag I ist auf Seite 6 der Frachtsatz Bradegrube-Gera S. St. E. von 1,500 auf **1,505** *M.* abzuändern. Der letztere Satz tritt erst mit dem 1. März d. Js. in Kraft.

Breslau, den 12. Januar 1887. (126)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die auf den Strecken der ehemaligen Hannoverschen Staatsbahn für Güter der Spezialtarife I, II, III und für Holz des Spezialtarifs II auf Entfernungen bis 150 km zur Zeit noch bestehenden, in dem Anhange zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1886 enthaltenen ermässigten Tarifsätze werden vom 1. April 1887 an allmählich auf das Mass der normalen Frachten in der Weise erhöht, dass solche am 1. April 1887 um 0,02 *M.*, am 1. April 1888 und am 1. April 1889 nochmals um je 0,02 *M.* pro 100 kg und am 1. April 1890 um diejenigen Beträge sich erhöhen, welche dann noch für einzelne Strecken an den vollen normalen Frachten fehlen.

An Stelle des vorgedachten Anhanges ist daher ein neuer Anhang herausgegeben, welcher zunächst die für die Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 in Anwendung zu bringenden, um 0,02 *M.* pro 100 kg erhöhten Sätze enthält. Derselbe ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Einstweilen ausgenommen von der Erhöhung sind die Artikel Rüben und Rübenschnitze, Schlacken, rohe Steine, Steinkohlen und Kokes. Für diese Artikel bleiben für die in Betracht kommenden Stationsverbindungen die bisherigen ermässigten Sätze als Ausnahmetarife über den 1. April 1887 hinaus bestehen, und zwar für Rüben und Rübenschnitze bis 31. März 1890, für Schlacken, rohe Steine, Steinkohlen und Kokes bis auf Weiteres.

Diese Ausnahmetarife enthält der zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1886 herausgegebene Nachtrag 6, welcher ebenfalls in den Güterexpeditionen käuflich zu haben ist.

Die im gedachten Lokal-Gütertarife für einzelne andere Artikel enthaltenen Ausnahmetarife bleiben bis auf Weiteres unverändert in Kraft.

Hannover, den 8. Januar 1887. (127)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die in dem Gütertarife für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Braunschweig** vom 1. Juni 1882 nebst Nachträgen enthaltenen direkten Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Haltestellen Dettum, Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen treten mit dem 1. März d. J. ausser Kraft.

Köln, den 15. Januar 1887. (128)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verkehr. Die im vergangenen Jahre für die Beförderung von Europäischem Bau- und Nutzholz in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg (Ausnahmetarif 6 a) von Jarmeritz und Mährisch-Budwitz nach Grossenhain gültig gewesenen Frachtsätze von 1,21 bezw. 1,23 *M.* pro 100 kg bleiben bis Ende dieses Jahres noch in Wirksamkeit.

Dresden, am 10. Januar 1887. (129)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Lokaltarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Am 15. Januar d. J. tritt zu dem Lokal-Gütertarife für den diesseitigen Bezirk vom 1. April 1885 der zweite Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften, der Nebengebühren, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc. und der Ausnahmetarife eine Stations-Tariftabelle für den Verkehr zwischen Station und Swinemünde tr. seewärts sowie anderweite Entfernungen für Berlin, Schlesischer Bahnhof, Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof, ferner neue Entfernungen für Bottschow und für Blankenburg bei Berlin, welche letztere Haltestelle am 15. d. Mts. für den Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr eröffnet wird. Durch die Einführung dieses Nachtrages werden grösstentheils Ermässigungen herbeigeführt. Erhöhungen treten — abgesehen von der Berichtigung eines Druckfehlers — nur im Verkehre mit Breslau, Märkischer oder Freiburger Bahnhof für denjenigen Bahnhof ein, welcher wie bisher nicht in erster Reihe für die Abfertigung in der betreffenden Richtung bestimmt ist. Die Erhöhungen gelten erst vom 1. März 1887 ab. Näheres über den Inhalt des Nachtrages ist bei den diesseitigen Güter- bezw. Gepäckexpeditionen, sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, woselbst auch Exemplare des Nachtrages unentgeltlich verabfolgt werden, zu erfahren.

Berlin, den 11. Januar 1887. (130)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für ordinäre Töpfer- und Steingutwaaren, verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft.

Bei Aufgabe von 5 000 kg — 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen:

Von Znaim nach Tetschen Oe. N. W. B./Bodenbach Oe. U. St. E. G. transit nach dem Auslande die Frachtsätze der Klasse II, A, B, unter Aufrechthaltung der für Güter der Klasse II, A, B. bestehenden Bestimmungen.

Wien, am 11. Januar 1887. (131)

Die Betriebsdirektion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr im Mitteldeutschen Verbande. Am 1. März 1887 werden die direkten Billets vom Anhalter und Potsdamer Bahnhof in Berlin und von den Berliner Stadtbahnhöfen für Schnell- und Personenzüge, sowie für Militär nach Hanau (H. L. B.), nach Weissenburg via Friedrichsfeld-Mannheim; für Schnellzüge nach Darmstadt via Babenhausen, nach Neunkirchen via Bingen, nach Dürkheim via Mainz, nach Bickenbach-Jugenheim, nach Schaffhausen-Neuhausen, nach Heilbronn via Heidelberg; für Schnell- und Personenzüge nach Markirch via Mainz, nach Bollweiler via Mainz, für Personenzüge nach Mainz (H. L. B.), nach Worms via Mainz, nach Mannheim via Goldstein, nach Darmstadt (M. N. B.), nach Heidelberg (M. N. B.), nach Basel (B. B.) via Heidelberg, nach Weissenburg via Mainz, nach Hagenau via Mainz, nach Strassburg via Mainz und via Heidelberg, nach Basel (C. B.), nach Metz via Sierck; ferner die Billets für Schnell- und Personenzüge, sowie die Retourbillets von den genannten Berliner Bahnhöfen nach Frankfurt a/M. (Ostbahnhof), nach Schlettstadt via Mainz und via Heidelberg, nach Colmar via Heidelberg, nach Gebweiler via Mainz, nach Devant-les-Ponts via Sierck, nach Luxemburg via Wasserbillig; die Schnellzug- und Retourbillets nach Saarlouis via Bingen, nach Ludwigshafen via Mainz und via Friedrichsfeld, nach Speyer via Mainz und via Friedrichsfeld, nach Neustadt a/d. H via Mainz und via Friedrichsfeld, nach Kaiserslautern via Mainz und via Friedrichsfeld; die Personenzug- und

Retourbillets nach Colmar via Mainz, nach Diedenhofen via Sierck; endlich die Retourbillets nach Saarbrücken via Bingen, nach Pforzheim via Heidelberg, nach Freiburg via Heidelberg, nach Metz via Bingen eingezogen.

Erfurt, den 12. Januar 1887. (132)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die zum Umtausch gegen Schuldverschreibungen der $3\frac{1}{2}$ pCt. konsolidirten Preussischen Staats-Anleihe abgestempelten

4prozentigen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1851,

4prozentigen Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1850,

4prozentigen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen Lit. B. und

4prozentigen Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1881

sind mit den Zinsscheinen über die vom 1. Januar 1887 ab laufenden Zinsen, sowie mit Talons

vom 3. Januar 1887 ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Magdeburg,

welche den Umtausch bewirkt, einzureichen.

Bei der genannten Kasse werden auch diejenigen Obligationen, welche nicht zum Umtausch abgestempelt und daher zur Rückzahlung gekündigt sind, vom gleichen Zeitpunkte ab gegen Einlieferung der Stücke nebst Talons und Zinsscheinen über die Zinsen vom 1. Januar 1887 ab zum Nennwerth eingelöst.

Fehlen bei den zum Umtausch kommenden Obligationen Zinsscheine, so ist der Baarbetrag derselben bei Empfangnahme der Staatsschuldverschreibungen, welche mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab laufend ausgehändigt werden, einzuzahlen oder bei Einsendung der Obligationen durch die Post der Postsendung beizufügen. Fehlen bei den zur Rückzahlung kommenden Obligationen Zinsscheine, so wird der Betrag vom Nennwerth gekürzt. Ausser Kours gesetzte Obligationen müssen vor Einlieferung wieder in Kours gesetzt werden.

Die zum Umtausch abgestempelten Obligationen können auch

bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (auf dem Potsdamer Bahnhof), zu Halberstadt und zu Braunschweig

zur Vermittelung des Umtausches eingereicht werden.

Die Einreichung der umzutauschenden Obligationen hat mittelst eines Verzeichnisses, in welches dieselben in aufsteigender Nummerfolge einzutragen sind, zu erfolgen. Dieser Nummerfolge entsprechend müssen die Obligationen und Zinsscheine geordnet und je mit einem Papierstreifen umschlossen sein, auf welchem die Anzahl der Stücke und der Name des Einlieferers anzugeben ist. Formulare zu diesen Verzeichnissen werden durch die vorgenannten Kassen vom 30. Dezember d. J. ab unentgeltlich verabfolgt. Ueber die eingereichten umzutauschenden Obligationen und Zinsscheine werden, falls der Umtausch nicht Zug um Zug erfolgen kann, von den annehmenden Kassen Empfangsbescheinigungen ausgestellt, welche bei der durch dieselbe Kasse erfolgenden Aushändigung der Staatsschuldverschreibungen zurückzugeben sind. Sobald letztere zur Abholung bereit liegen, werden die Einlieferer portopflichtig davon benachrichtigt. Ueber die durch die Post eingehenden umzutauschenden Obligationen werden Empfangsbescheinigungen nur auf Verlangen ertheilt. Für die mit der Post eingereichten Obligationen werden die Staatsschuldverschreibungen gleichfalls durch die Post unter voller Werthangabe übersandt, falls ein Anderes nicht bestimmt wird. Der Empfänger hat umgehend Quittung zu ertheilen. Für den Umtausch stehen Staatsschuldverschreibungen in Stücken zu 5000, 2000, 1000, 500, 300 und 200 *M.* in beschränkter Anzahl zur Verfügung und werden bezügliche Wünsche der Obligationsinhaber thunlichst berücksichtigt werden. (133)

Magdeburg, den 23. Dezember 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Vakanzen.

Ein erfahrener

Maschinenmeister,

welchem die Leitung des Maschinendienstes und die Unterhaltung der Fahr-Betriebsmittel auf unseren Hessischen Nebenbahnen übertragen werden soll, wird gesucht.

Qualifizirte Maschinentechniker wollen sich unter Vorlage von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden bei der

Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein, (134)

Berlin SW, Grossbeerenstrasse 88/89.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Oeffentliches Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine transportable Mannschaftsbaracke. Zur Erlangung von Entwürfen für eine transportable Baracke zur Unterbringung von Mannschaften wird das nachstehende Preisausschreiben erlassen.

Die zu erfüllenden Anforderungen sind in einem Programm zusammengestellt, welches in dem Büreau des Hausverwalters des Kriegsministeriums, Berlin W, Wilhelmstrasse 81, eingesehen bezw. von der Registratur der Servisabtheilung des Kriegsministeriums, ebenda bezogen werden kann.

An dem Wettbewerb können alle Deutschen Architekten, Techniker und Ingenieure des Militär- und Civilstandes sich betheiligen.

Als Preise werden ausgesetzt:

1. für den am besten befundenen Entwurf 5000 *M.*,
2. für den am zweitbesten befundenen Entwurf 3000 *M.*,
3. für den am drittbesten befundenen Entwurf 2000 *M.*

Diese Preise erhalten nur solche Bewerber, welche bei einer vom Kriegsministerium nach Prüfung der sämmtlichen Entwürfe für angezeigt erachteten engeren Konkurrenz, auf Erfordern die Ausführbarkeit ihrer Entwürfe und ihre Bedingungsmässigkeit, durch Aufstellung von in wirklicher Grösse anzufertigenden Barackentheilen, deren Kosten erstattet werden, nachgewiesen haben.

Für den Fall, dass keiner der eingereichten Entwürfe zu einer solchen engeren Konkurrenz geeignet erachtet werden kann, wird für die verhältnissmässig 3 besten Entwürfe die Hälfte der vorangegebenen Preise gewährt.

Die preisgekrönten Entwürfe sowie die bei der engeren Konkurrenz aufgestellten Barackentheile gehen in das Eigenthum der Heeresverwaltung über und steht es letzterer frei, jeden dieser Entwürfe unverändert bezw. in abweichender Weise zur Ausführung bringen zu lassen.

Das Kriegsministerium behält sich die Ernennung des Schiedsgerichts vor.

Die Entwürfe und Probestücke, welche mit einem Motto zu versehen und mit einem, das gewählte Motto als Aufschrift tragenden, den Namen des Verfassers enthaltenden, verschlossenen Kouvert zu begleiten sind, müssen bis zum

25. März 1887, 12 Uhr Mittags, bei dem Königlichen Kriegsministerium, Militär-Oekonomiedepartement Berlin W, Wilhelmstrasse No. 81, postfrei eingereicht sein. Später eingehende Arbeiten werden von der Preisbewerbung ausgeschlossen.

Für die Ausführung der Barackentheile in engerer Konkurrenz wird eine Frist von 4 Wochen nach der Aufforderung gewährt.

Berlin, den 8. Januar 1887. (135 J)

Königliches Kriegsministerium.
gez. Bronsart von Schellendorff.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 18). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW, Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW, Beuthstrasse 8.

No. 5. 1887.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Januar 1887.

Inhalt:

Schneeverwehungen der Eisenbahnen.

Seit dem Vorhandensein der Eisenbahnen in Deutschland sind Schneeverwehungen derselben in ähnlichem Umfange und in solcher Heftigkeit, wie sie im Dezember vorigen Jahres zu gleicher Zeit fast das gesammte mittlere Deutschland und den anschliessenden Theil Frankreichs heimgesucht haben, noch niemals aufgetreten. Die Erfahrungen hinsichtlich der vielfachen unliebsamen Einwirkungen, welche derartige Naturereignisse auf den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen auszuüben im Stande sind, haben infolge dieses — allerdings sehr unerwünschten — Vorkommnisses eine Bereicherung gewonnen, welche in Zukunft bei etwaigen ähnlichen Veranlassungen nicht unverwerthet bleiben dürfte. Um letzteres in möglichst vollkommener und ausgiebiger Weise ermöglichen zu können, d. h. um die Kenntniss derjenigen Mittel, durch welche den nachtheiligen Einflüssen der Schneeverwehungen auf das Eisenbahnwesen bezw. den letzteren überhaupt erfolgreich entgegengewirkt werden kann, in den betheiligten Kreisen thunlichst zu verbreiten, möchte es vielleicht als eine dankenswerthe Aufgabe bezeichnet werden, das in dieser Hinsicht bereits vorhandene und durch die neuesten Erfahrungen zu vervollständigende Material in übersichtlicher, kritisch behandelter Form zusammenzustellen und den Fachkreisen zugänglich zu machen. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass sich auf Grund einer solchen planmässigen Untersuchung allgemeine Gesichtspunkte ergeben werden, welche bei derartigen Ereignissen, sowie zur Verhütung derselben zu beachten sind.

Die Anregung zu einer solchen allgemeinen Behandlung der in Rede stehenden Frage dürfte vielleicht gerade gegenwärtig, während zahlreiche Eisenbahnverwaltungen noch unmittelbar unter dem Eindrucke der durch die elementare Naturgewalt herbeigeführten Störungen des Betriebes und des Verkehrs stehen, auf eine nicht unfreundliche Aufnahme rechnen dürfen, und zwar um so mehr, als es den modernen Gepflogenheiten nicht entspricht, eine wahrgenommene Unzuträglichkeit ohne weiteres und ohne den ernstlichen Versuch einer Beseitigung derselben mit in den Kauf zu nehmen. Man wird sich auch in dem vorliegenden Falle schwerlich mit der Hinweisung darauf beruhigen, dass Schneeverwehungen in solchem Umfange, wie wir sie kürzlich erlebt haben, als Ausnahmen anzusehen sind, welche als solche eben ertragen werden müssen.

Auch in sonstigen Fragen, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, der Sicherheit des Betriebes u. drgl., sind die Eisenbahnen gewöhnt, mit dem zulässigen Maximum der an sie zu stellenden Anforderungen zu rechnen, und gerade die angemessene Berücksichtigung dieses Umstandes befähigt sie erst in dem wünschenswerthen Masse, ihren Beitrag zur Förderung und Vermittelung der allgemeinen Interessen zu leisten. Die letzteren stehen aber, insbesondere infolge der durch die Eisenbahnen geschaffenen Erleichterungen des Verkehrs und der durch dieselben in kurzer Zeit herbeigeführten Wandlungen auf dem Gebiete der Lebensgewohnheiten und Lebensbedürfnisse der verschiedensten Art, in einem so grossen Abhängigkeitsverhältnisse zu einander, dass eine auch nur vorübergehende Nichtbefriedigung dieser vielseitigen Interessen unter Umständen bereits zu Unzuträglichkeiten von erheblicher Tragweite Veranlassung geben kann. Man vergegenwärtige sich nur, was es in unseren Tagen bedeutet, wenn ein für gewöhnlich in regelmässigen Verkehrsbeziehungen befindlicher Ort plötzlich von denselben abgeschnitten wird! — Wie viele, im Einzelnen gar nicht aufzählbare Verhältnisse werden dadurch in Mitleidenschaft gezogen und in Unordnung gebracht! Und

wie viele finanziellen Verluste können dadurch verursacht werden!

Die Wichtigkeit der vorliegenden Frage dürfte zweifellos allseitig anerkannt werden; dahingestellt muss jedoch bleiben, ob dieselbe bei dem gegenwärtigen Stande wissenschaftlicher Erkenntniss und praktischer Erfahrung bereits zu einer wünschenswerthen Lösung gebracht werden kann. Für die zu diesem Behufe erforderliche Behandlung der Angelegenheit genügt die allgemeine theoretische Kenntniss derjenigen Gesetze, nach welchen sich Schneeverwehungen überhaupt vollziehen, nicht; es müssen vielmehr die in dieser Hinsicht bei den Eisenbahnen in Frage kommenden besonderen Verhältnisse berücksichtigt werden. Letztere werden je nach den Umständen selbstverständlich überaus verschiedenartige sein; dieselben dürften sich jedoch voraussichtlich zu Gruppen zusammenfassen lassen, auf welche gleiche oder ähnliche Gesichtspunkte Anwendung finden können.

Insoweit es sich um den Schutz der Bahnanlagen gegen Schneeverwehungen handelt, werden die vorhandenen Einrichtungen und Erfahrungen schon ein sehr reichhaltiges Material zur Beurtheilung der Sachlage darbieten. Bekanntlich kommen hierbei vornehmlich die flacheren Einschnitte der Bahnstrecken in Frage, deren Sicherung gegen derartige Vorkommnisse bereits seit langer Zeit ein Gegenstand der Sorge für die Eisenbahnverwaltungen ist und im allgemeinen durch Schneezäune verschiedenster Art angestrebt wird. Letztere, welche je nach Lage der Verhältnisse und unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windrichtung auf einer oder auf beiden Seiten der Bahnlinie angeordnet werden, können jedoch unter Umständen, beispielsweise, wenn der Wind anstatt aus der vorherrschenden aus der entgegengesetzten Richtung weht, einer Schneeverwehung geradezu Vorschub leisten, wie es in dem vergangenen Monate thatsächlich auch bei einzelnen Strecken wahrgenommen werden konnte. Hinsichtlich der Konstruktion der Schneezäune, der Höhe derselben, der Entfernung derselben von dem Gleise u. s. w. herrschen zur Zeit so mannigfaltige, vielfach lediglich durch Zufälligkeiten bedingte Ansichten, dass eine vergleichende Gegenüberstellung und sorgfältige Prüfung derselben als ein dringendes Bedürfniss bezeichnet werden muss. Nicht unberücksichtigt darf hierbei die meteorologische Wissenschaft bleiben.

Für die Wiederherstellung des — regelmässigen oder unregelmässigen — Betriebes auf einer durch Schneeverwehungen unfahrbar gewordenen Strecke stehen gleichfalls mannigfache Hilfsmittel zur Verfügung, über deren Zweckmässigkeit oder Bewährung ein allgemeines Urtheil zur Zeit schwerlich abgegeben werden kann. Unter anderem werden die bekannten Schneepflüge, welche sich in sehr verschiedenen Formen vorfinden, theils enthusiastisch empfohlen, theils energisch ver-worfen. Auch in dieser Hinsicht dürfte die Wahrheit, wie ge-wöhnlich, in der Mitte liegen, d. h. die Schneepflüge werde- nur unter gewissen Voraussetzungen vortheilhaft zu ver-wenden sein.

Ganz besonders wichtig ist aber die den Verhältnissen an-gepasste Organisation der Arbeiten zur Wiederherstellung de- Betriebes, wobei es sich, abgesehen von der Freilegung de- Strecke und dem Ausgraben der in dem Schnee festgefahrene- Züge bezw. Maschinen, nicht selten auch um die Beseitigun- der durch Entgleisungen von Zügen oder einzelnen Fahrzeuge- herbeigeführten Verkehrsstörungen handelt. Bei den in diese- Hinsicht, selbstverständlich mit thunlichster Beschleunigung zu treffenden Anordnungen, wird darauf Bedacht zu nehme- sein, dass die in Frage kommenden allgemeinen Verkehrs-interessen möglichst berücksichtigt und — falls nicht besonder- Ausnahmeverhältnisse vorliegen — unter allen Umständen vo- den Sonderinteressen der, unmittelbar oder mittelbar an der Ereignisse betheiligten Einzelnen bevorzugt werden. Leide- entspricht es im allgemeinen nicht den Gewohnheiten unsere- Publikums, den Beamten die Beachtung dieses Grundsatzes un- die Durchführung der zu diesem Behufe erforderlichen Mass-nahmen zu erleichtern, da die meisten geneigt sind, in Ueber-schätzung der Wichtigkeit der eigenen Angelegenheiten die be- derartigen Vorkommnissen ohnehin in hohem Masse und of- bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit beschäftigte- Beamten durch besondere Ansprüche aufzuhalten oder auc- an der Erfüllung ihrer Pflichten zu behindern. Durc- eine, den Umständen entsprechende, möglichst weitgehend- Nichtbehelligung der Eisenbahnbeamten wird das Publikum i- derartigen Fällen daher in der Regel der Sache am beste- dienen. Andererseits aber wird auch das gute Recht desselben bei Verkehrsstörungen über die Lage der Verhältnisse möglichs- aufgeklärt zu werden, thunlichste Berücksichtigung finde- müssen. Die Art dieser Aufklärung wird in hohem Mass- dazu beitragen können, den Eisenbahnbeamten die Beant-wortung der bei solchen Veranlassungen zu gewärtigende- zahlreichen Fragen zu ersparen und die letzteren überhaup- einzuschränken, und die in jedem einzelnen Falle zweckmässig- oder wünschenswerthe Form hierfür wird sich bei hinlängliche- Klarheit des angestrebten Zieles gewiss finden lassen.

Die vorstehenden Erörterungen beschränken sich lediglic- auf die Andeutung einzelner Gesichtspunkte, welche sich bereit- bei flüchtiger Betrachtung der angeregten Frage aufdränger- Vielleicht finden sich berufene Kräfte, welche in der Lage sin- der vertiefteren und systematischen Behandlung dieser gewis- interessanten und wichtigen Angelegenheit die erforderlich- Zeit und die wünschenswerthe Aufmerksamkeit zu widmen-

K—e.

Praktische Ausbildung der Eleven und der Regierungs-Bauführer des Maschinenbaufaches in Preussen.

Die planmässige Neuorganisation des Ausbildungsganges der jungen Staatsbaubeamten, welche der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, in voller Erkenntniss der hohen Wichtigkeit der technischen Berufsklassen in dem gegenwärtigen und zukünftigen Zeitalter mit gewohnter Energie in die Hand genommen hat, schreitet in erfreulicher Weise fort. Nachdem im Anschlusse an die unter dem 6. Juli v. J. erlassenen neuen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache unter dem 15. November v. J. eine Anweisung für die praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer des Hoch- und Ingenieurbaufaches herausgegeben war, hat der Herr Minister den Herren Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen unter dem 21. Dezember v. J. weiterhin eine „Anweisung für die praktische Ausbildung der Eleven und der Regierungs-Bauführer des Maschinenbaufaches“ zur weiteren Veranlassung zugehen lassen.

Nach diesen Vorschriften, welchen wir die nachstehenden wichtigsten Angaben entnehmen, zerfällt die für die genannten Beamten festgesetzte dreijährige praktische Ausbildungszeit in:

eine einjährige, dem Studium auf der technischen Hoch-schule vorangehende praktische Beschäftigung als Eleve in eine- Maschinenwerkstätte, und

eine zweijährige, an die bestandene erste Hauptprüfun- sich anschliessende praktische Beschäftigung als Bauführe- Diese letztere zerfällt wiederum in:

eine dreimonatliche Beschäftigung im Lokomotivfahrdiens- von welcher jedoch diejenigen Bauführer entbunden werde- können, welche im höheren Staats-Eisenbahndienst demnächs- nicht angestellt werden wollen, ferner in:

eine sechsmonatliche Beschäftigung im Werkstätten-Aufsichtsdienste und beim Werkstätten-Rechnungswesen,

eine neunmonatliche Beschäftigung bei dem Entwerfe- und der Ausführung von Maschinen und Maschinenanlagen so-wie bei der Abnahme von Materialien und

während der übrigen Zeit in Beschäftigung in dem Büre- einer Maschinenwerkstätte oder eines Eisenbahn-Betriebsamte- sowie bei einer Provinzialbehörde (Königlichen Eisenbahn-direktion).

Diese praktische Ausbildung, deren sorgfältige Ueberwachung insbesondere auch den betreffenden technischen Mitliedern der Königlichen Eisenbahndirektionen zur Pflicht gemacht ist, soll den ausschliesslich Zweck der Vorbereitung bilden und demgemäss jede hierdurch nicht gerechtfertigte, lediglich auf Aushilfe oder Erleichterung der Beamten gerichtete Thätigkeit der Eleven und Bauführer vermieden werden.

Während des Elevenjahres sollen die Maschinenbaubeflissenen einen allgemeinen Einblick in das gewählte Fach erlangen, damit sie über die Eigenschaften und die verschiedenartige Bearbeitung der im Maschinenbau zur Verwendung kommenden Materialien durch eigene Handhabung der betreffenden Werkzeuge im allgemeinen unterrichtet werden und die gebräuchlichsten Kraft- und Arbeitsmaschinen durch eigene Anschauung kennen lernen, um, so vorbereitet, demnächst den Vorlesungen auf der technischen Hochschule leichter folgen zu können. Bei der an die erste Hauptprüfung sich anschliessenden weiteren Ausbildung soll die Ableistung des Lokomotivfahrdienstes, soweit dazu nicht schon die Zeit der Sommerferien während der Studienjahre benutzt worden ist, thunlichst der übrigen Beschäftigung vorangehen. Der Maschinenbaubeflissene hat während der Ableistung des Lokomotivfahrdienstes alle dem Lokomotivheizer bestimmungsmässig obliegenden Arbeiten in Person zu verrichten und nach Ablauf der dreimonatlichen Fahrzeit die vorgeschriebene Lokomotivführer-Prüfung abzulegen. Während der Beschäftigung im Werkstätten-Aufsichtsdienste soll dem Bauführer Gelegenheit gegeben werden, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Arbeiter, die Güte der von denselben gefertigten Arbeiten, die Vertheilung der Arbeit an die verschiedenen Arbeitergruppen, das Ineinandergreifen der Arbeiten der einzelnen Werkstättenabtheilungen, die Regelung des ganzen Werkstättenbetriebes und die Güte der zu verwendenden Materialien beurtheilen zu lernen. Der Bauführer hat ferner bei dem Einfahren neuer oder reparirter Maschinen oder Wagen, bei der Abnahme von neuen Betriebsmitteln und Werkstattsmaterialien mitzuwirken und sich mit dem Werkstätten-Rechnungswesen, soweit es zu den Obliegenheiten eines Werkmeisters gehört, vertraut zu machen. Während der letzten drei Monate dieser Beschäftigung ist ihm eine kleinere Werkstättenabtheilung zur selbständigen Beaufsichtigung zu übertragen. Demnächst wird der Bauführer in dem Konstruktionsbüreau einer Eisenbahn-Hauptwerkstätte oder in dem maschinentechnischen Büreau einer Königlichen Eisenbahndirektion mit Entwerfen von Maschinen, Wagen oder maschinellen Anlagen beschäftigt. Von der weiterhin folgenden, in der Regel sechsmonatlichen Ausbildung des Bauführers in dem Büreau einer Maschinenwerkstätte oder eines Eisenbahn-Betriebsamtes und bei einer Provinzialbehörde (Königlichen Eisenbahndirektion) kann die Zeit von drei Monaten nach dem Ermessen des Präsidenten entweder zur Verlängerung der Ausbildung in dem Werkstätten-Aufsichtsdienste oder in den vorbezeichneten technischen Büreaus oder zur Abnahme von Betriebsmitteln, Schienen u. s. w. verwendet werden. Drei Monate, und zwar in der Regel die letzten drei Monate der praktischen Ausbildung, müssen jedoch ausschliesslich auf die Beschäftigung in dem maschinentechnischen oder Materialienbüreau einer Königlichen Eisenbahndirektion entfallen. Um in dieser Zeit einerseits die Zusammensetzung und die Zuständigkeit der Behörden im allgemeinen, andererseits deren Einrichtung und Geschäftsgang im besonderen kennen zu lernen, hat der Bauführer in der Registratur, bei dem Journal, in der Expedition und der Kalkulatur unter Anleitung der betreffenden Beamten zu arbeiten und sich mit den für diese Verwaltungszweige erlassenen Vorschriften und bestehenden Einrichtungen, sowie mit der Erledigung der dort vorkommenden Geschäfte vertraut zu machen. Im übrigen ist der Bauführer im Büreau des betreffenden technischen Direktionsmitgliedes zu den daselbst vorliegenden Arbeiten der Verwaltung und technischen Prüfung heranzuziehen; auch hat derselbe den Sitzungen der einen oder der anderen Abtheilung regelmässig beizuwohnen und einige der ihm zur Bearbeitung überwiesenen Sachen in der Sitzung zum Vortrage zu bringen und seine Ansicht in freier Rede zu entwickeln.

Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Am 12. November 1886 fand in Berlin unter dem Vorsitze des Ober-Bau- und Ministerialdirektors Schneider abermals eine jener Versammlungen von Eisenbahntechnikern statt, welche von dem Minister der öffentlichen Arbeiten alljährlich berufen zu werden pflegen, um die zu weiterer Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe in Vorschlag gebrachten Massnahmen näher zu erörtern. An den Berathungen nahmen insgesammt 35 Eisenbahntechniker Theil, darunter ausser Vertretern sämmtlicher Königlichen Eisenbahndirektionen solche aus dem Reichs-Eisenbahnamt, dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, der Generaldirektion dieser Bahnen in Strassburg, dem Königlichen Eisenbahnkommissariat in Berlin, der Königlichen Direktion der Militäreisenbahn, sowie mehrere technische Räthe des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Bei Beginn der Verhandlungen brachte der Vorsitzende die neuerdings in kurzer Aufeinanderfolge vorgekommenen Eisenbahnunfälle zur Sprache und wies darauf hin, dass angesichts derselben die Frage nahe liege, ob die früher hier stattgehabten Berathungen von Massnahmen zur weiteren Sicherung des Eisenbahnbetriebes für diesen Zweck thatsächlich nutzbringend gewesen seien. Diese Frage dürfe man trotz jener beklagenswerthen Ereignisse mit vollem Recht bejahen. Nach den Ergebnissen der angestellten Untersuchungen seien die vorgekommenen Unfälle weder auf unzureichende Betriebseinrichtungen oder fehlerhaftes Material, noch auf unzweckmässige oder nicht ausführbare Dienstanweisungen oder Ueberbürdung des Dienstpersonals, sondern lediglich auf Unaufmerksamkeit und Fahrlässigkeit einzelner Beamten, sowie auf Nichtbeachtung bestehender klarer Vorschriften zurückzuführen. Es gehe daraus von neuem hervor, dass die unbedingte Zuverlässigkeit der zahlreichen, im äusseren Dienst beschäftigten Beamten stets die erste Vorbedingung für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bilde. Deshalb müsse von den Verwaltungen mit grösster Sorgfalt darauf gehalten werden, dass in allen einzelnen Zweigen des Betriebsdienstes nur zuverlässige, pflichttreue und mit ihren Obliegenheiten durchaus vertraute Beamte zur Verwendung kommen.

Hierauf wurde der Versammlung zunächst von einer Anzahl auf Grund früherer Beschlüsse getroffener Massnahmen Kenntniss gegeben, von denen einige für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes besonders wichtige Punkte (nach einem dem „Centralbl. der Bauverwaltung“ entnommenen Berichte) hier Erwähnung finden mögen.

Zur Ausrüstung der vom Staate verwalteten Bahnen mit Weichen- und Signal-Stellwerken sind in den Jahren 1878 bis 1886 ausser den aus Baumitteln hierfür aufgewendeten Beträgen an ausserordentlichen Ausgaben in runder Summe 3 500 000 *M.* verwendet worden; im Etat für 1886/87 ist für denselben Zweck ein weiterer Betrag von 800 000 *M.* vorgesehen. Die Zahl der im Betriebe befindlichen und in Ausführung begriffenen Stellwerke beträgt zur Zeit 1 250 und vertheilt sich auf 600 Stationen, während zu Anfang des Jahres 1885 erst 1 091 derartige Stellwerke auf 504 Stationen vorhanden waren. Wie bekannt, verfolgen diese Stellwerke den Zweck, die Stellung der von einem Punkte aus bedienten Weichen dergestalt zu sichern, dass nur bei genau richtiger Stellung aller in Betracht kommenden Weichen das Fahrsignal gegeben werden kann. Auf allen denjenigen zu Hauptbahnen gehörigen Stationen, deren Eingänge nicht durch grössere Weichen- und Signal-Stellwerke der vorbezeichneten Art gesichert sind, werden bis zum Schluss des gegenwärtigen Rechnungsjahres einfache Sicherheitsvorrichtungen vorhanden sein, welche die erforderliche Abhängigkeit zwischen den Einfahrtsignalen und den spitzbefahrenen Eingangsweichen herstellen. Innerhalb derselben Frist werden auch die Vorrichtungen zur Deckung der auf freier Strecke liegenden Weichen und der beweglichen Brücken mit den in § 3 des Bahnpolizei-Reglements vom 30. November 1885 enthaltenen Vorschriften in Uebereinstimmung gebracht sein. (Diese Vorschriften bestimmen bezüglich der genannten beiden Punkte, dass Weichen, welche ausserhalb der Bahnhöfe und Haltestellen liegen und nicht für gewöhnlich verschlossen gehalten werden, durch Signale zu decken sind. Werden solche Weichen für gewöhnlich verschlossen gehalten, so muss mindestens ihre Stellung durch geeignete Signale kenntlich gemacht sein. Bewegliche Brücken sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschliessen, welche mit der Verrieglungsvorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, dass das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Stellung der Brücke erscheinen kann.)

Der Versammlung von 1884 hatte die Frage vorgelegen, ob es im Interesse der zuverlässigen Wirksamkeit der Stellwerke zu empfehlen sei, bei längeren Leitungen zum Stellen der Weichen statt der Rohrgestänge doppelte Stahldrahtzüge anzuwenden. Die damaligen Aeusserungen zur Sache, liessen erkennen, dass die Ansichten hierüber getheilt waren. Inzwischen hat die weitere Verfolgung der Frage ergeben, dass die Drahtzüge jedenfalls einer besonders sorgfältigen Regelung der Länge bedürfen, und dass bei spitzbefahrenen Weichen, die vom Stellwerk über ein gewisses Mass — etwa 200 m — entfernt sind, zur Sicherung des festen Zungenanschlusses ein besonderer Controlriegel in die Signalleitung einbezogen werden

muss, wie dies für die Staatsbahnen durch besonderen Erlass ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Die durch den Erlass vom 20. Januar 1881 angeordnete Anbringung von Vorrichtungen gegen das Schlingern für diejenigen Lokomotiven, deren Achsen sämmtlich vor der Feuerbüchse liegen, wird — mit Ausnahme einzelner, ausschliesslich zum Verschiebdienst benutzten Lokomotiven dieser Art — binnen wenigen Wochen allgemein durchgeführt sein.

Auch die Ausrüstung der schnellfahrenden Züge mit durchgehenden Bremsen hat auf den vom Staate verwalteten Bahnen in den beiden letzten Jahren wiederum erhebliche Fortschritte gemacht. Am 1. April 1886 waren 1 370 Lokomotiven, 3 753 Personenwagen und 921 Gepäckwagen — gegen 928 Lokomotiven, 2 563 Personenwagen und 589 Gepäckwagen im Oktober 1884 — mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet. Inzwischen haben sich jene Zahlen durch Ausrüstung von weiteren Fahrzeugen noch wesentlich vergrössert. Von den erstgenannten Fahrzeugen sind mit Luftdruckbremse versehen: 821 Lokomotiven, 2 408 Personenwagen und 604 Gepäckwagen; mit Luftsaugbremse: 158 Lokomotiven, 407 Personenwagen und 48 Gepäckwagen; mit der Heberlein'schen Gewichtsbremse: 391 Lokomotiven, 938 Personen- und 269 Gepäckwagen.

Bei den Berathungen vom 3. Januar 1883 war eine Prüfung der Frage beschlossen, ob und inwieweit allgemeine Grundsätze für die Bestimmung der grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit jeder Lokomotive aufzustellen sein möchten. Der mit der Prüfung dieser Frage betraute Ausschuss hat seine Berathungen inzwischen zum Abschluss gebracht, und deren Ergebnissen gemäss sind für die einzelnen Gattungen der Lokomotiven die zulässigen grössten Geschwindigkeiten festgestellt und den Direktionen die erforderlichen Mittheilungen durch besonderen Erlass gemacht worden. Ebenso sind für das Verhältniss zwischen der Achsenzahl eines Personenzuges und der zu gestattenden grössten Fahrgeschwindigkeit desselben Festsetzungen getroffen und durch besondere Erlasse eingeführt. Auch diese letztere Frage war 1883 angeregt und demselben Ausschuss zur Erwägung gegeben worden.

Um die Fahrgeschwindigkeit der Züge zuverlässig überwachen zu können, ist vom Rechnungsjahre 1884/85 ab mit der Einführung von Radtastern auf den Strecken mit ungünstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen in grösserem Umfange vorgegangen worden. Durch die Radtaster ist bekanntlich die Möglichkeit geboten, auf elektrischem Wege von den Stationen aus zu erkennen, an welchem Punkte der freien Strecke ein Zug sich befindet und ob ein Zug etwa auf der Bahn liegen geblieben ist. Zu Anfang des Jahres 1885 waren 1 360 km der vom Staate verwalteten Bahnen mit solchen Radtastern ausgerüstet; bis zum Schlusse des laufenden Rechnungsjahres wird diese Länge auf rund 3 250 km gestiegen sein. Die fernere Ausrüstung der Staatsbahnen mit derartigen Vorrichtungen ist in Aussicht genommen.

Infolge der Berathungen vom Dezember 1880 war ein Ausschuss eingesetzt worden, um das Unterrichtswesen, soweit dasselbe sich auf die Beamten des äusseren Dienstes bezieht, einheitlich zu regeln. Der Ausschuss hat die ihm aufgetragene Arbeit inzwischen beendet; die zuletzt von ihm berathenen einheitlichen Vorschriften über den Verschiebedienst und die Dienstanweisung für Stationsbeamte sind bereits seit einiger Zeit eingeführt worden. Die bei den Königlichen Direktionen der älteren Staatsbahnen schon früher eingeführte Ertheilung von Unterricht an die Subaltern- und Unterbeamten ist inzwischen auf die neuverstaatlichten Eisenbahnen ausgedehnt worden.

Die Berathungen der neu aufgestellten Fragen, welche sich meist auf technische Einzelheiten von Betriebseinrichtungen und Betriebsmitteln erstreckten, bieten weniger allgemeines Interesse, weshalb von näheren Mittheilungen über dieselben an dieser Stelle abgesehen werden kann. Doch verdient noch erwähnt zu werden, dass von den Vorrichtungen zur Sicherung der Zugfahrten bei starkem Nebel das „Revolver-Knallsignal" hervorgehoben wurde, welches sich in den Bezirken der Direktionen Köln (rechtsrheinisch) und Frankfurt a/M. bewährt haben soll.

Vorrichtung zur Trennung eines fahrenden Zuges in mehrere Theile.

In „Le Génie civil" (vom 8. d. Mts.) veröffentlicht Herr G. Cerbeland, Ingénieur des arts et manufactures, eine Mittheilung über eine eigenartige Vorrichtung, vermittelst welcher ein Zug während des Fahrens in mehrere Theile auseinander gekuppelt werden kann. Dieselbe ist bereits seit einiger Zeit seitens der Französischen Westbahngesellschaft praktisch erprobt, und zwar u. a. bei einem im Sommer zwischen Paris und Havre verkehrenden Kourierzuge (train rapide), welcher aus folgenden drei Theilen bestand: 1. vorn die nach Havre, 2. in der Mitte die nach Fecamp (über Beuzeville) und 3. am Schlusse die für die Abzweigung von Saint-Valéry (über Motteville) bestimmten Wagen. Der dritte und zweite Theil wurden nach einander von dem übrigen Zugtheile in Motteville und in Beuzeville getrennt, ohne dass der Zug zu diesem Behufe auf den bezeichneten Stationen anhielt.

Die sämmtlichen Fahrzeuge des in Rede stehenden Zuges sind mit der Westinghouse-Bremse ausgerüstet. Vorn auf dem vordersten Wagen des während der Fahrt zurückzulassenden Zugtheiles ist ein gewöhnliches Bremshäuschen angebracht, welches ausser der Handbremsenvorrichtung einen ähnlichen Absperrhahn für die Westinghouse-Bremse wie der auf der Lokomotive vorhandene und die Handgriffe für die das Trennen des Zuges bewirkenden Apparate enthält. Sobald letzteres durch den in dem Bremshäuschen postirten Beamten veranlasst ist, hat derselbe vermittelst des Westinghouse-Hahnes den abgelösten Zugtheil zum Halten zu bringen. Bevor jedoch die Trennung herbeigeführt wird, sind an den beiden betreffenden Wagen die in Frage kommenden Sperrhähne der Bremsleitung zu schliessen, was der genannte Beamte vermittelst zweier Ketten- oder Schnurverbindungen bewirkt. Auf der letzten Station, auf welcher der Zug vor der Trennung hält, werden bereits die Sicherheitsketten der betreffenden beiden Wagen gelöst und gleichzeitig hat sich der bezeichnete Beamte von der zuverlässigen Wirkung der sämmtlichen in Frage kommenden Apparate und der Westinghouse-Bremse Ueberzeugung zu verschaffen. Ein in dem Bremshäuschen angebrachtes Manometer zeigt demselben im übrigen den in dem allgemeinen Bremsleitungsrohr vorhandenen Luftdruck an. Eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Zuges, während die Trennung sich vollzieht, ist nicht erforderlich. Falls dieselbe durch irgend einen Umstand behindert werden sollte, hat der mit der Operation betraute Beamte den Lokomotivführer hierauf durch Anwendung der Westinghouse-Bremse oder durch ein sonstiges geeignetes Mittel aufmerksam zu machen und denselben zum sofortigen Halten zu veranlassen. Wenn der Lokomotivführer, nachdem die Trennung erfolgt ist, aus irgend einem Grunde halten muss, bevor die Station durchfahren ist, so hat er vor der Handhabung der Westinghouse-Bremse den Beamten des abgetrennten Zugtheiles durch ein vorgeschriebenes Pfeifensignal aufmerksam zu machen, damit auf jede nur mögliche Weise ein Zusammenstoss verhindert wird.

Falls die Witterungsverhältnisse es nicht gestatten, die Signale auf mindestens 200 m Entfernung zu sehen, muss der Zug auf denjenigen Stationen, auf welchen sonst die Trennung erfolgt, halten. Dasselbe Verfahren findet statt, wenn die Westinghouse-Bremse nicht ordnungsmässig funktionirt, oder wenn sich in dem Zuge Fahrzeuge befinden, welche mit derselben nicht ausgerüstet sind.

Nach Angabe des Herrn Berichterstatters sind die mit der in Rede stehenden Vorrichtung erzielten Ergebnisse als vortreffliche zu bezeichnen.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Preussische Landtag

ist am 15. d. Mts. feierlich eröffnet worden. Nach Inhalt der Thronrede werden demselben „auch in diesem Jahre Vorlagen zugehen, welche die Erweiterung und günstigere Gestaltung des Staats-Eisenbahnnetzes im Interesse der Landeswohlfahrt durch Herstellung wichtiger neuer Linien, wie durch Ueberführung noch einiger Privatbahnen in den Staatsbesitz zum Gegenstande haben."

In betreff der Finanzlage des Staates wird in der Thronrede u. a. gesagt, dass in dem letzt abgeschlossenen Rechnungsjahr 1885/86 „ungeachtet nicht unerheblicher Ausfälle bei der Bergverwaltung und der Eisenbahnverwaltung sich infolge reichlicher Mehrerträge anderer Einnahmezweige und grösserer Ueberweisungen aus dem Ertrage der Zölle und der Reichs-Stempelabgaben ein Gesammtüberschuss von mehr als 7 Millionen Mark ergeben hat, welcher den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen gemäss in der Rechnung jenes Jahres zu einer Mehrtilgung in der Staats-Eisenbahnschuld hat verwendet werden müssen."

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die Direktion der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft hat folgende Bekanntmachung erlassen:

„In der am 31. Januar stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft wird über die Verstaatlichung der Bahn definitiv entschieden werden. An den bisherigen, denselben Gegenstand betreffenden Generalversammlungen hat eine ausserordentlich geringe Betheiligung stattgefunden, und werden die Aktionäre zur Vertretung ihres Interesses daher hierdurch nochmals um zahlreiche Theilnahme an der nächsten Generalversammlung ersucht. Zur Theilnahme an derselben ist es erforderlich, dass bis zum 17. Januar, Nachmittags 4 Uhr, die Nummern der Aktien uns angegeben werden. Die Aktien selbst oder Besitzzeugnisse über dieselben brauchen erst am Tage der Generalversammlung oder an einem der beiden vorhergehenden Tage uns präsentirt zu werden. Aktionäre können sich nur durch andere stimmberechtigte Aktionäre vertreten lassen, und müssen die betreffenden Vollmachten bis zum 29. Januar, Nachmittags 4 Uhr, in unserem Besitze sein."

Nachdem die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft das ihr seitens der Regierung früher gemachte Verstaatlichungsangebot innerhalb der dafür gesetzten Zeit nicht angenommen und die Regierung darauf die Verhandlungen abgebrochen hat, ist, wie bereits (Seite 29) mitgetheilt, von der Gesellschaft der Regierung die Abtretung ihres Unternehmens auf der früheren Grundlage angeboten worden.

Wie die „Nordd. A.-Z." erfährt, hat sich die Regierung bereit erklärt, diesem Anerbieten näher zu treten.

Aus den Verhandlungen des Bezirks-Eisenbahnraths zu Berlin.

In der am 13. Januar 1887 abgehaltenen 10. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths zu Berlin gelangte ausser Geschäftsordnungs- und Fahrplanangelegenheiten unter den Gegenständen von allgemeinerem Interesse ein Antrag zur Verhandlung, welcher eine anderweite Berechnung der Gütertarife der Berliner Ringbahn bezweckt und zwar dergestalt, dass der Unterschied in den Frachtsätzen des Eingangsbahnhofes und der betreffenden Ringbahnstation den Höchstbetrag von 8 *M.* nicht übersteigt, auch dann, wenn die Ueberführung nach dem anderen Bahnhofe erst nach Eingang des Gutes beansprucht wird. Dieser Antrag ist durch die Nothwendigkeit begründet worden, die Eingangsbahnhöfe zu entlasten und die von der Ringbahn berührten Stadttheile mehr als bisher für die gewerbliche Thätigkeit Berlins und die Einlagerung von Gütern nutzbar zu machen. Bei der Wichtigkeit der durch den Antrag angestrebten Aenderungen in den Berliner Verkehrsverhältnissen wurde vom Bezirks-Eisenbahnrathe beschlossen, mit der eingehenden Erörterung und näheren Prüfung des Antrages eine Kommission zu betrauen, welche aus Mitgliedern des Bezirks-Eisenbahnraths, der Staats- und städtischen Behörden, der Landwirthschaft, der Berliner Kaufmannschaft und Industrie zusammengesetzt ist.

Ein anderer Antrag auf Ermässigung der Frachtsätze für Mehlsendungen von Bärwalde nach Bayern unter Herstellung eines angemessenen Verhältnisses zu den gegenwärtig für Breslau bestehenden Ausnahmesätzen wird mit Rücksicht darauf abgelehnt, dass die für die Bildung der letzteren massgebend gewesenen Umstände nicht vorliegen und im Falle der Genehmigung weitgehende Berufungen zu erwarten sein würden.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Nachdem nunmehr die Zustimmung sämmtlicher betheiligter Staaten zu dem Schlussprotokoll der zweiten internationalen Konferenz in Bern, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen und die zollsichere Einheit der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, eingegangen ist, theilt der Schweizer Bundesrath mit, dass die getroffene Vereinbarung am 1. April d. J. in Kraft tritt.

Unzulässigkeit der Pfändung Oesterreichischer Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel.

Nach dem dritten Absatz des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln, findet die Bestimmung, wonach die Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehr befördern, von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen der Pfändung nicht unterworfen sind, auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen nur insoweit Anwendung, als die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

Mit Bezug hierauf bringt der Justizminister unter dem 31. Dezember v. J. zur Kenntniss der Gerichtsbehörden, dass nach einer in dem Oesterreichischen Reichs-Gesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 9. November v. J. S. 404 unter No. 151 veröffentlichten Kundmachung des Gesammtministeriums vom 8. desselben Monats der Reichsrath der nachstehend abgedruckten Kaiserlich Oesterreichischen Verordnung vom 19. September v. J. (Oesterreichisches Reichs-Gesetzblatt S. 399 unter No. 144) die verfassungsmässige Genehmigung ertheilt hat:

Kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln fremder Eisenbahnen.

Mit Beziehung auf den § 14 des Grundgesetzes über die Reichsvertretung vom 21. Dezember 1867 (R.-G.-Bl. No. 41) finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. 1. Die Fahrbetriebsmittel fremder Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehr befördern, sind von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen innerhalb des Geltungsgebiets dieser Verordnung der Pfändung nicht unterworfen, wofern die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

Art. 2. Mit dem Vollzug dieser Verordnung, welche am Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Justizminister beauftragt.

Eisenbahnunfälle im November v. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse in Stationen und 144 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 163 Personen verunglückt, sowie 39 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 141 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 19 485 299 überhaupt beförderten Reisenden 7 getödtet, 12 verletzt [und zwar entfallen je 2 Tödtungen auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, je eine Tödtung auf die Kiel-Flensburger Eisenbahn und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische) und Breslau, 6 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrheinische), je 2 Verletzungen auf die Badischen Staatseisenbahnen und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische), je eine Verletzung auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld]; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 28 getödtet und 70 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 6 verletzt; von Steuer- u. s. w. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 13 verletzt; sowie bei Selbstmordversuchen 7 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 29 095,85 km Betriebslänge und 756 678 902 geförderten Achskilometern) 143 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische) (19), Breslau (19) und Berlin (17); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, auf den Badischen Staatseisenbahnen und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrheinische) die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 667,41 km Betriebslänge und 20 923 404 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — bei zusammen 1 644,95 km Betriebslänge und 10 493 885 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, und zwar auf die Stargard-Küstriner Eisenbahn 2 Fälle, auf die Kiel-Flensburger, Dortmund-Gronau-Enscheder, Holsteinische Marschbahn und Lübeck-Büchener Eisenbahn je 1 Fall.

Württembergische Eisenbahnen.

Nach einer Angabe der „Voss. Ztg." wird seitens der Württembergischen Regierung bei den Ständen die Aufnahme einer Eisenbahnanleihe von 2 760 000 *M.* beantragt. Von dieser Summe sollen 1 000 000 *M.* zur vollständigen Herstellung der Bahnlinien Bietigheim-Hessenthal, Heilbronn-Eppingen und Freudenstadt-Schiltach, sowie zur Herstellung einer Zweigbahn von Schiltach nach Schramberg, 1 310 000 *M.* für Erweiterungen und Verbesserungen an den in Betrieb befindlichen Bahnlinien und 45 000 *M.* für Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen verwendet werden. Für den Bau der Zweigbahn Schil-

tach-Schramberg ist ein Betrag von 190 000 *M.* aus Restmitteln bestimmt.

Gernrode-Harzgerode Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend genannte Gesellschaft ist in das Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital beläuft sich auf 900 000 *M.*, eingetheilt in 900 Aktien à 1 000 *M.*, von denen 300 bevorzugte Aktien (Litt. A.) und 600 Stück Stammaktien (Litt. B.) sind. Die ersteren werden nicht nur bei der Vertheilung des Reinertrags durch Vorgewährung von 4⅓ pCt. Dividende vorzugsweise berücksichtigt, sondern sind auch im Fall der Liquidation der Gesellschaft bei der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens vor den Stammaktien Litt. B. zu decken.

Sekundärbahn Namslau-Kempen.

Nach einem Berichte der „Voss. Ztg." soll dem Komitee für den Bau einer Sekundärbahn von Namslau über Reichenthal nach Kempen in Schlesien die amtliche Mittheilung zugegangen sein, dass die Strecke, soweit sie als Bedürfniss des öffentlichen Verkehrs anzuerkennen sei, für Rechnung des Staats ausgeführt werden wird.

Wismar-Karow.

Man schreibt der „H. B.-H." aus Mecklenburg: „Am 7. d. Mts. fand die konstituirende Generalversammlung dieser Gesellschaft in Sternberg statt; Herr Rechtsanwalt Hofrath Witt in Wismar wurde zum Vorstand erwählt. Die erste Einzahlung auf die Aktien wurde laut Bescheinigung der Ersparnissanstalt in Wismar mit 25 pCt. geleistet. Die neue Linie, deren Bau bereits begonnen wurde, soll hauptsächlich den Verkehr zwischen dem Hafen Wismar und dem südlichen Mecklenburg vermitteln."

Schmalspurige Eisenbahn Opaleniza-Glupon-Trzcionka.

Diese von der Zuckerfabrik Opaleniza (Provinz Posen) gebaute schmalspurige Bahn, welche im Oktober v. J. dem Betriebe übergeben ist, bezweckt hauptsächlich die Beförderung der Rüben, welche die bei Glupon gelegenen grossen Güter an die Zuckerfabrik liefern. Von Glupon bis zur Zuckerfabrik ist der Sommerweg der von Grätz über Opaleniza nach Neustadt führenden Chaussee zur Aufnahme des Gleises benutzt; alsdann verlässt die Bahn die Chaussee und verzweigt sich auf dem Hofe der Zuckerfabrik.

Die 10 km lange Bahn hat eine Spurweite von 75 cm. Der Oberbau besteht aus Schienen, deren Gewicht 12 kg für das Meter beträgt und aus leichten eisernen Schwellen, welche auf einer 15 cm starken Kiesbettung lagern. Der kleinste Krümmungshalbmesser (der Bahnhofsgleise) ist 30 m, die grösste Radbelastung (Lokomotive) beträgt 2 000 kg; die Wagen fassen 100 Centner Rüben und haben ein Eigengewicht von 1 600 bis 1 700 kg.

Vermittelst der Schmalspurbahn sind im ganzen etwa 400 000 Centner und täglich 4 000—6 000 Centner Rüben in 4 Zügen heranzuschaffen, während 1 600—2 400 Centner Schnitzel täglich zurück zu befördern sind. Die Fabrik verarbeitet in einer Kampagne etwa 1 Million Centner Rüben.

Wenngleich diese Bahnanlage in ihrer technischen Ausführung und auch bezüglich ihrer Lage auf der Chaussee wenig neues bietet (bekanntlich liegt auch die normalspurige Sekundärbahn Opaleniza-Grätz auf der Chaussee), so dürfte sie dennoch ein allgemeineres Interesse deshalb beanspruchen, weil für dieselbe die Benutzung der Provinzialchaussee gestattet ist, während es sich hauptsächlich um die Beförderung der Materialien für die Zuckerfabrik, also für ein privates Unternehmen, handelt. Bei der Genehmigung zum Bau und Betriebe der Bahn hat die betreffende Behörde allerdings die Bestimmung getroffen, dass für die Dauer der jährlichen Betriebsperiode der Bahnlinie auf derselben auch alle diejenigen Güter im öffentlichen Verkehre zu befördern sind, welche sich nach Massgabe der Herstellung und Anlage der Bahn und ihrer Fahrzeuge zum Transporte auf der Linie eignen. Es ist somit aus der den Interessen der Zuckerfabrik dienenden Bahn zugleich eine solche für öffentlichen Güterverkehr entstanden, welche jedoch zunächst nur während der Kampagne der Zuckerfabrik, d. i. vom Oktober bis Januar, im Betriebe gehalten wird. Da mit einem solchen zeitweisen Betriebe dem öffentlichen Verkehre jedoch nur wenig gedient sein kann, so ist die allgemeine Benutzung der Bahn für das ganze Jahr in Erwägung gezogen, ausserdem auch die Anlage von Anschlussgleisen und eine Verlängerung bis Neustadt und erforderlichenfalls bis Pinne beabsichtigt. Die jetzt bestehende Bahn würde sich dann vielleicht zu einer schmalspurigen Sekundärbahn Opaleniza-Glupon-Neustadt für Personen- und Güterverkehr entwickeln, deren Rentabilität in erster Linie auf dem Güterverkehr beruhen würde.

Die in Rede stehende Bahn ist von dem Ingenieur Jul. Gerding in Berlin ausgeführt, welcher auch sämmtliches Bau- und Betriebsmaterial für dieselbe geliefert hat.

Dampf-Strassenbahn Gross-Lichterfelde (Anhalter Bahnhof)-Seehof-Teltow.

Die Konstituirung dieser Gesellschaft mit einem Grundkapital von 175 000 *M.* ist nun erfolgt. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in der Stadt Teltow und ist zum Vorsitzenden des Direktoriums der Stadtverordneten-Vorsteher Dr. Stryck in Berlin und zum Vorsitzenden des Aufsichtsraths Bürgermeister Heller in Teltow gewählt. Die Ausführung des Baues der Bahn ist dem Bauunternehmer Donath übertragen. Die Bahn wird auch für den Güterverkehr eingerichtet, welcher indessen vorzüglich während der Nacht stattfinden soll. Vorläufig ist die Eröffnung auf den 15. Mai festgesetzt.

Main-Neckareisenbahn: Geschäftsbericht pro 1885.

Nach dem soeben erschienenen Jahresbericht haben die Transporteinnahmen im Betriebsjahre 1885 in fast allen Zweigen wiederum nicht unbedeutend zugenommen. Die Zahl der beförderten Civilpersonen stieg von 2 719 002 in 1884 auf 2 812 143, die des beförderten Gepäcks von 4 811 t auf 5 251 t, die der Eil- und Frachtgüter von 802 813 t auf 886 262 t; dementsprechend wuchsen auch die Einnahmen und zwar betrugen dieselben aus dem Personenverkehr 2 198 771 *M.* (gegen 2 153 826 *M.*), aus dem Reisegepäcktransport 172 229 *M.* (gegen 172 209 *M.*), aus dem Viehtransport 56 804 *M.* (gegen 51 902 *M.*), aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 2 504 689 *M.* (gegen 2 244 661 *M.*); die Summe aller Transporteinnahmen belief sich auf 5 052 779 *M.* (gegen 4 747 466 *M.*), es haben sich daher dieselben um 305 313 *M.* oder 6,43 pCt. gegen das Vorjahr vermehrt. Der grössere Theil dieser Vermehrung resultirt aus dem Güterverkehre und war die Folge von Aenderungen in der Leitung mehrerer Transitverkehre seit 1. April resp. 1. Juli und 1. August 1885. Die sämmtlichen Betriebseinnahmen beliefen sich auf 5 409 863 *M.*, wogegen die Betriebsausgaben 3 492 041 *M.* oder 64,55 pCt. der Bruttoeinnahmen (gegen 67,17 pCt. in 1884 und 60,83 pCt. in 1883) betrug, es ergab sich somit ein Reinertrag von 1 917 822 *M.* Nach Abzug von 54 742 *M.* verblieben 1 863 080 *M.* zur Vertheilung an die Staatskassen der drei betheiligten Staaten Preussen, Hessen und Baden. Das gesammte Baukapital von 22 856 617 *M.* wurde durch den vertheilten Betriebsüberschuss mit 8,15 pCt. (gegen 7,63 pCt. im Vorjahre) verzinst.

Königlich Württembergische Staatsbahnen.

Aus dem Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1885/86, welcher demnächst gedruckt ausgegeben werden wird, entnimmt der „St.-A. f. W." bezüglich der finanziellen Ergebnisse der Württembergischen Staatsbahnen folgendes: Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahr 1885/86 betragen: die Gesammteinnahmen 29 310 935 *M.* (gegen 28 998 470 *M.* im Vorjahr), die Gesammtausgaben 15 688 358 *M.* (gegen 15 557 603 *M.* im Vorjahr). Hiernach ergab sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes mit 13 622 577 *M.* (gegen 13 440 867 *M.* im Vorjahr). Nach Berücksichtigung der Veränderungen beim Betriebsfonds belief sich die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse auf 13 914 300 *M.* (gegen 13 637 572 *M.* im Vorjahr). Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat pro 1885/86 verabschiedeten Summe von 13 104 632 *M.* ist der Reinertrag des Eisenbahnbetriebes höher um 517 945 *M.*, die baare Ablieferung höher um 809 668 *M.* Auf 1 km Betriebslänge kamen von der Betriebseinnahme 1885/86 18 363 *M.* 32 ₰, 1884/85 18 171 *M.* 11 ₰, von der Betriebsausgabe 1885/86 9 623 *M.* 46 ₰, 1884/85 9 549 *M.* 42 ₰, vom Reinertrag 1885/86 8 739 *M.* 86 ₰, 1884/85 8 621 *M.* 69 ₰. Hiernach waren im Jahre 1885/86 für 1 km Betriebslänge gegen das Jahr 1884/85 die Einnahme um 192 *M.* 21 ₰, die Ausgabe um 74 *M.* 4 ₰, der Reinertrag um 118 *M.* 17 ₰ höher. Das Gesammt-Anlagekapital für die im Betrieb stehenden Bahnlinien (im Betrage von 445 861 012 *M.*) hat sich pro 1885/86 zu 3,01 pCt. verzinst (1884/85 zu 2,98 pCt., 1883/84 zu 3,07 pCt., 1882/83 zu 2,79 pCt.). Die ungetilgte Eisenbahnschuld ist auf den 1. April 1885 auf 372 180 954 *M.* 16 ₰ berechnet. Das Erforderniss für Verzinsung der Eisenbahnschuld im Jahr 1885/86 betrug 15 165 471 *M.* 89 ₰, gegenüber welcher Summe die baare Ablieferung zur Staatskasse um 1 251 172 *M.* 4 ₰ zurückblieb. Dieses thatsächliche Eisenbahndefizit betrug im Rechnungsjahr 1884/85 1 873 774 *M.* 1 ₰, 1883/84 1 745 849 *M.* 6 ₰, 1882/83 2 699 964 *M.* 17 ₰. Der auf andere Weise als durch Anlehen aufgebrachte Theil des Anlagekapitals ist wie in den Vorjahren, so auch im Berichtsjahr ohne Zinserträgniss geblieben. Werden von der ungetilgten Eisenbahnschuld mit 372 180 954 *M.* 16 ₰ noch die Tilgungsquoten an derselben bis 1. April 1881, welche nicht an der Eisenbahnschuld, sondern an der allgemeinen Staatsschuld abgerechnet worden sind, mit 11 886 296 *M.* 33 ₰ in Abzug gebracht, so berechnet sich der noch nicht getilgte, thatsächlich allein zu verzinsende Theil der Eisenbahnschuld auf den 1. April 1885 auf 360 294 657 *M.* 83 ₰, wofür die an die Staatskasse abgelieferten Betriebsüberschüsse eine Verzinsung von 3,86 pCt. (gegen 3,8 pCt. im Vorjahr) ergeben hätten.

Umschlags- und Ortsverkehr in Frankfurt a/M.

Am 1. Januar sind, wie die „Frkf. Ztg." meldet, sowohl seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., wie seitens der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft die Tarife für den Umschlags- und Ortsverkehr in Frankfurt a/M. veröffentlicht worden. Darnach werden die Sendungen, welche zwischen der neuen rechtsmainischen Hafenstation oder den am Main gelegenen Lagerplätzen einerseits, und den Bahnhöfen Frankfurt und Sachsenhausen der Königlichen Direktion bezw. Frankfurt, Frankfurt-Ostbahnhof und Sachsenhausen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits zur Beförderung gelangen, folgende Ueberführungsgebühren erhoben: 1. Im Stückgutverkehr für je angefangene 100 kg 20 ₰, 2. für Wagenladungs-Sendungen in Gütern der Klasse B 3 ℳ, Spezialtarif I 2 ℳ, Spezialtarif II und III 1 ℳ für den Wagen. Dazu tritt dann noch die von der Stadt Frankfurt festgesetzte Werftgleisegebühr, welche, je nachdem die Ueberführungsgebühr 3 ℳ, 2 ℳ oder 1 ℳ beträgt, sich auf 50, bezw. 40 und 30 ₰ berechnet. Für diese und für den Durchgangsverkehr gültigen Sätze bleibt Voraussetzung, dass die Güter mit der Bahn weitergehen bezw. auf der Bahn in Frankfurt a/M. einlaufen. Im Ortsverkehr, lediglich zwischen Hafenstation und Bahnhof, erfahren dieselben noch einen Zuschlag, der für Güter der Tarifklasse aI 0,12 ₰, B und aII 0,10 ₰ und für alle übrigen Klassen 0,09 ₰ für 100 kg beträgt.

Die Gotthardbahn und der Deutsch-Italienische Handel.

Ein Bericht des Italienischen Konsuls in Basel bringt die folgenden Mittheilungen über den Einfluss der Gotthardbahn auf den Deutsch-Italienischen Handel und speziell auf den Steinkohlenpreis in Italien. Letzterer ist in Mailand von 45 Frcs. pro Tonne vor Eröffnung der Gotthardbahn gegenwärtig auf 30 Frcs. pro Tonne heruntergegangen, und zwar nicht deshalb, weil das Material selbst an den Ursprungsorten um so viel billiger geworden ist, sondern wegen der beständigen Herabsetzung der Frachtsätze, indem auf jede Frachtermässigung der Deutschen und Schweizerischen Eisenbahnen auch die Engländer sofort mit einer entsprechenden Herabsetzung der Seefracht von Cardiff nach Genua antworten. In diesem Konkurrenzkampfe ist bisher England insoweit Sieger geblieben, dass es mit seinen Kohlen von Genua aus den Italienischen Markt bis Mailand beherrscht, während erst bei Como das Absatzgebiet für die Deutsche Kohle beginnt. Die Schweizerischen Bahnen sind mit ihrem gegenwärtigen Frachtsatz für Kohlentransporte von 2¾ Cts. pro Tonnenkilometer bereits auf das denkbar niedrigste Mass heruntergegangen; eine weitere Herabsetzung würde ohne effektiven Verlust für die Bahnen nicht durchzuführen sein. Das einzige Mittel zu einer erfolgreichen Erweiterung der Deutschen Konkurrenz erblickt der Bericht in der eventuellen Herstellung der Deutsch-Schweizerischen Kanalverbindung bis Basel, so dass die Deutsche Kohle auf ihrem Transit nach Italien nur noch über die Schweizerischen Eisenbahnen zu gehen brauchte. Die Entwickelung des Deutsch-Italienischen Verkehrs in einigen Hauptartikeln seit Eröffnung der Gotthardbahn veranschaulicht folgende Zusammenstellung. Es wurden ausgeführt von Deutschland nach Italien:

		1882	1883	1884	1885
Steinkohlen	Waggons	2 102	7 808	9 561	9 864
Eisen	„	2 222	10 169	8 823	8 327

Dagegen wurden eingeführt aus Italien nach Deutschland:

		1882	1883	1884	1885
Baumwolle	Waggons	130	498	478	287
Wolle	„	48	70	59	3
Hanf	„	130	279	283	271
Eier und Lebensmittel	„	530	1 571	1 621	1 344
Oel	„	44	273	150	126

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 51 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 53 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 245 vom 14. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

Das Niederländische Eisenbahnnetz

am 1. Januar 1887.

I. Eisenbahnen.

Das gesammte Niederländische Eisenbahnnetz umfasste am 1. Januar 1887 2 456 km, wovon 1 364 km Staatsbahnen und 1 092 km Privatbahnen sind.

Das Staatseisenbahnnetz umfasste folgende Linien:

		km
1.	Arnheim - Zutfen - Deventer - Zwolle - Meppel - Heerenveen-Leeuwarden	168 km
2.	Harlingen - Franeker - Leeuwarden - Groningen-Winschoten-Neuschanz-Landesgrenze	128 „
3.	Leeuwarden-Sneek-Stavoren	52 „
4.	Meppel-Hoogeveen-Assen-Groningen	77 „
5.	Zutfen-Goor-Hengelo-Enschede-Landesgrenze	60 „
6.	Zwolle-Almelo	45 „
7.	Arnhem-Nymegen	19 „
8.	Nymegen-Venlo	59 „
9.	Maastricht - Roermond - Venlo - Helmond - Eindhoven-Boxtel-Tilburg-Breda	180 „
10.	Rozendaal-Bergen op Zoom-Goes-Arnemuiden-Middelburg-Vlissingen	76 „
11.	Utrecht-Kuilenburg-Geldermalsen-Bommel-Herzogenbusch-Boxtel	60 „
12.	Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen-Elst, mit Anschluss von Valburg nach Ressel-Bemmel	96 „
13.	Breda-Moerdyk	18 „
14.	Lage Zwaluwe-Dordrecht-Rotterdam mit Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam	37 „
15.	Zwaluwe-Zevenbergen	8 „
16.	Zevenbergen - Oudenbosch - Rozendaal - Landesgrenze	23 „
17.	Breda-Rozendaal	24 „
18.	Zwaluwe-Waalwyk	29 „
19.	Groningen-Delfzyl	39 „
20.	Venlo-Landesgrenze	3 „
21.	Helder-Akkmaar-Uitgeest-Zaandam-Amsterdam	80 „
22.	Zaandam-Hoorn-Enkhuizen	49 „
23.	Amersfoort-Kesteren	34 „
	im ganzen	1 364 km

Die sub 1—19 aufgeführten Linien werden von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betrieben, während die sub 20 genannte Linie an die Linksrheinische Eisenbahndirektion und die sub 21—23 erwähnten Linien an die Holländische Eisenbahngesellschaft verpachtet sind.

Die Privatbahnen vertheilen sich wie folgt:

	km
Holländische Eisenbahn	
a) eigene Linien:	
Amsterdam-Haarlem-Leiden-Haag-Rotterdam	84 km
Haarlem-Uitgeest	18 „
Amsterdam-Hilversum-Amersfoort-Zutfen	106 „
Utrecht-Hilversum	18 „
b) gepachtete Linien:	
Zutfen-Winterswyk	43 „
Winterswyk-Deutichem-Zevenaar	50 „
Winterswyk-Hengelo-Enschede	48 „
Deutichem-Ruurlo-Neede	34 „
Niederländische Rheinbahn	
a) eigene Linien:	
Amsterdam-Breukelen-Utrecht	35 „
Utrecht-Arnhem-Zevenaar-Landesgrenze	77 „
Breukelen-Harmelen	8 „
Utrecht-Gouda-Rotterdam	53 „
Gouda-Haag	28 „
b) gepachtete Linie:	
Leiden-Woerden	33 „
Niederländische Centralbahn	
Utrecht-Zwolle-Kampen	102 „
Niederländische Südostbahn	
Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen	65 „
Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn	
Boxtel-Landesgrenze	52 „
Niederländische Strecken der	
Almelo-Salzberger Bahn	33 „
Lüttich-Limburger Bahn	17 „
Aachen-Mastrichter Bahn	35 „
Lüttich-Mastrichter Bahn	12 „
Eisenbahn Mechelen-Terneuzen	24 „
Eisenbahn Gent-Terneuzen	14 „
Aerschot-Tilburger Bahn	23 „
Antwerpen-Gladbacher Bahn	48 „
Venlo-Hamburger Bahn	5 „
Eisenbahn Nymegen-Cleve	14 „
Zevenaar-Cleve	5 „
Eisenbahn Neuschanz-Ihrhove	1 „
Lokalbahn Haarlem-Zandvoort	6 „
im ganzen	1 092 km

Im Bau begriffen sind die Staatsbahnen:
Waalwyk-Herzogenbusch.
Rotterdam-Vlaardingen-Maasluis-Hoek van Holland und die Lokalbahnen der Königlich Niederländischen Lokalbahn-Gesellschaft „Willem III."
Loo-Apeldoorn-Deventer-Almelo.
Apeldoorn-Dieren.
Apeldoorn-Hattem.

II. Dampftramways.

In Betrieb am 1. Januar 1887.

1. Dieren - Doesborgh - Deutinchem - Terborgh (Geldersche Dampftramwaygesellschaft) 24 km,
2. Wageningen-Ede, 8 km } Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft,
3. Haag-Scheveningen, 5 km
   Haag-Voorburg
4. Amsterdam-Muiden-Naarden-Hilversum (Gooische Dampftramwaygesellschaft) 37,4 km,
5. Rotterdam-Delfshaven } Rotterdamer Tramwaygesellschaft.,
6. Rotterdam-Schiedam
7. Leiden - Haarlem (Nord - Südholländische Dampftramwaygesellschaft) 28 km,
8. Beverwyk-Wyk aan Zee 4,86 km } Holländische Eisenbahngesellschaft,
9. Noordwyk aan Zee-Kynsburg 8 „
10. Katwyk aan Zee-Leiden 9 „
11. Naarden-Bussum-Huizen 6,3 „
12. Lichtevoorde-Groenlo 4 „
13. Haag-Scheveningen
14. Haag - Loosduinen - Naaldwyk - s'Gravesande (Westlandsche Dampftramwaygesellschaft) 19,316 km,
15. Leiden-Voorschoten-Voorburg } Ysel-Dampftramwaygesellschaft,
16. Voorburg-Haag
17. Voorschoten-Wassenaar
18. Gouda-Oudewater
19. Overschie-Rotterdam
20. Utrecht-Vreeswyk
21. Gouda-Bodegraven,
22. Vlissingen - Middelburg (Niederländische Dampftramwaygesellschaft) 8,248 km,
23. Vechel-Oss (Niederländisch - Provinziale Eisenbahngesellschaft.
24. Bergen op Zoom-Tholen 8 km,
25. Breda-Oosterhout-Dongen } Süd-Dampftramwaygesellschaft, 25 km,
26. Osterhout-Geertruidenberg
27. Herzogenbusch-Helmond, } Dampftramwaygesellschaft Herzogenbusch-Helmond, 53 km,
28. Herzogenbusch-Vucht-St. Mich-Gestelsche Weg
29. Deventer-Borculo (Geldersch-Overyselsche Dampftramwaygesellschaft),
30. Elst-Amerongen-Leersum-Doorn-Driebergen
31. Wyk by Duurstede-Driebergen } Ost-Dampftramwaygesellschaft,
32. Arnhem-Oosterbeek-Wageningen
33. Elst-Amerongen-Wyk by Duurstede
34. Reenen-Elst
35. Finsterwolde - Winschoten - Stadskanaal (Dampftramwaygesellschaft Oldamt Pekela),
36. Tilburg-Waalwyk } Nordbrabantische Dampftramwaygesellschaft,
37. Tilburg-Koningshoeve-Capelle
38. Amsterdam-Slyterdyk 2,5 km,
39. Breda-Ginneken,
40. Kerkenrade-Simpelveld (Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft) 8 km,
41. Bloemendaal-Overveen-Haarlem.

Im Bau begriffen oder konzessionirt:

1. Assen-Nyeveen-Stadskanaal,
2. Hoogeveen-Zwinderen-Dalen-Coevorden,
3. Wageningen-Amerongen,
4. Tiel-Buren-Beusinchem-Kuilenburg,
5. Edam-Monnikendam-Amsterdam mit Zweigbahnen von Edam nach Kwadyk und von Zette nach Purmerend,
6. Castricum-Egmond-Bergen-Alkmaar.
7. Zaandam-Wormerveer,
8. Bodegraven-Schoonhoven,
9. Vlaardingen-Schiedam,
10. Dongen-Kyen,
11. Eindhoven-Gestel-Reussel und Bladel nach der Belgischen Grenze und weiter nach Turnhout und Antwerpen,
12. Tilburg-Goirle,
13. Sittard-Heerlen-Simpelveld,
14. Oudewater-Utrecht,
15. Gouda-Zoetermeer-Haag,
16. Avereest-Hoogeveen,
17. Nymegen-Grave,
18. Alkmaar-Oosthuizen,
19. Eindhoven-Helmond,
20. Venlo-Gelsenkirchen,
21. Velp-Zutfen,
22. Groningen-Zuidwolde-Roodeschool,
23. Sauwerd-Winsum-Roodeschool,
24. Sittard-Locht,
25. Kampen-Nunspeet.
26. Dedemsvaart-Heemse,
27. Roermond-Maeseyck,
28. Leur-Klundert-Willemstad,
29. Breskens-Maldeghem,
30. Bergen op Zoom-Antwerpen.

III. Pferdebahnen:

a) in Betrieb:

1. Dokkum-Veenwouden-Bergum } Niederländische Tramwaygesellschaft,
2. Joure-Heerenveen
3. Heerenveen-Drachten,
4. Joure-Sneek-Bolsward-Harlingen
5. Zuidbroek-Veendam-Wilderwank-Stadskanaal (Erste Groninger Tramwaygesellschaft),
6. Haag-Scheveningen,
7. Haag-Delft,
8. Utrecht-Zeist,
9. Rotterdam-Hillegersberg

und weiter Stadtbahnen im Haag, Rotterdam, Amsterdam, Groningen, Haarlem, Leiden, Dordrecht, Arnheim;

b) im Bau begriffen oder konzessionirt:

1. Drachten-Bergum,
2. Joure-Lemmer,
3. Bolsward-Workum,
4. Helvoirt-Udenhout,
5. Stadtbahnen in Utrecht.

Zur Geschichte der Dänischen Eisenbahnen.

Dänemark war das erste der drei Skandinavischen Reiche, in welchem Eisenbahnen hergestellt wurden. Im Herzogthum Holstein, welches damals noch zur Dänischen Monarchie gehörte, wurden bereits in den Jahren 1844 und 1845 die Altona-Kieler, Neumünster-Rendsburger und Glückstadt-Elmshorner Bahnen dem Verkehre übergeben. Dieses Vorgehen der Holsteiner und das Drängen der Herzogthümer nach ferneren Eisenbahnen war der Anstoss, welcher der Dampfkraft auch in den übrigen Theilen des Königreichs Dänemark Eingang verschaffte.

Die erste Bahn, die auf der Insel Seeland am 27. Juni 1847 eröffnet wurde, war die 32 km lange Strecke Kopenhagen-Röskilde. Die Betriebs-Resultate waren aber zunächst ungünstig, die Einnahmen reichten in den nächsten Jahren kaum zur Deckung der Betriebskosten aus, geschweige denn dass eine Verzinsung des — neben einer schwebenden Schuld von 407 000 Reichsthalern — 1 800 000 Reichsthaler betragenden Anlagekapitals möglich war. Der Grund hierfür lag einerseits darin, dass der vorläufige Endpunkt der Bahn wirthschaftlich zu unbedeutend war, andererseits in dem Darniederliegen des Handels und Verkehrs infolge des Verfassungsstreites und des Kampfes mit den Herzogthümern. Als sich auch nach Beendigung desselben die Sachlage nicht änderte, sah sich die Regierung genöthigt, vom Jahre 1852 ab eine 4 pCt. Zinsgarantie zu gewähren und, um die Fortsetzung der Bahn zu ermöglichen, die Garantie auch auf das zu 6½ Millionen Reichsthaler berechnete Anlagekapital für die 79 km lange Strecke Röskilde-Korsör auszudehnen; nichtsdestoweniger liess die Eröffnung der letzteren, obwohl bereits Ende 1852 das erforderliche Anlagekapital in London — wo dasselbe durch das Haus Hambro auf den Geldmarkt gebracht wurde — gezeichnet war, bis zum 27. April 1856 auf sich warten.

Schon im Jahre 1853 hatte sich der Englische Bauunternehmer Peto erboten, eine Eisenbahn von Flensburg über Ballum, Veile, Horsens, Aarhus, Viborg und Aalborg nach Frederikshavn ohne eine andere Unterstützung zu bauen, als dass der Staat für das Anlagekapital der Strecke Viborg-Frederikshavn 4 pCt. Zinsen garantiren sollte, da die Herstellung einer Brücke über den Liimfjord zu bedeutende Kosten verursachen würde, als dass die zu erwartenden Einnahmen zur Verzinsung ausreichen könnten; allein der Plan scheiterte an dem Widerstande der Volksvertretung. Erst im Jahre 1859 fing man wieder an, sich mit dem Gedanken neuer Bahnanlagen zu beschäftigen; das Ergebniss davon war, dass der Bau einer Eisenbahn auf Fühnen von Nyborg nach Strib (gegenüber Fredericia) und einer zweiten in Jütland von der Schleswigschen Grenze bei Vamdrup über Fredericia, Veile, Horsens, Aarhus, Randers nach Aalborg nebst einer Querbahn von Randers nach Holstebro beschlossen wurde. Das erste Stück, welches von diesem Netze fertiggestellt wurde, war die am 4. September 1862 eröffnete, 58 km lange Strecke Aarhus-Randers, während die ganze Linie erst 1868 vollständig in Betrieb war. — Auf Seeland hatte man im Jahre 1862 eine

weitere Bahn von Kopenhagen über Hellerup nach Klampenborg und von Hellerup nach Helsingör zu bauen begonnen und dieselbe 1864 dem Betriebe übergeben.

Dies waren die Dänischen Bahnen am Ende der 60er Jahre; im vorigen Jahrzehnt liess man es sich alsdann angelegen sein, das bestehende Eisenbahnnetz auszubauen und zwar auf Seeland von Röskilde nach Süden und Nordwesten, auf Fühnen von Odense nach denselben Richtungen, während auf Jütland neben die von Aalborg nach Frederikshavn weitergeführte östliche Längsbahn und die nördliche Querbahn Randers-Holstebro eine westliche Längsbahn nebst einer südlichen und einer mittleren Querbahn trat.

Die bedeutenden Zuschüsse, welche der Staat zu zahlen hatte, veranlassten denselben in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrzehnts, die Privatbahnen nach und nach anzukaufen und selbst in Betrieb zu nehmen; z. Zt. ist nur noch ein kleinerer Theil — 434 km — im Privatbetriebe, während das Staatsbahnnetz 1519 km umfasst. Dasselbe wurde bis zum 1. Oktober 1885 durch eine Direktion der Seeländischen Staatsbahnen in Kopenhagen und eine Direktion der Jütisch-Fühnenschen Staatsbahnen in Aarhus verwaltet, durch Königliche Verordnung vom 17. April 1885 wurden diese Behörden indessen von dem gedachten Zeitpunkte ab aufgelöst und an deren Stelle trat das Generaldirektorat für Staatsbahnbetrieb in Kopenhagen, dem nunmehr sämmtliche Staatsbahnstrecken nebst den zugehörigen Dampfschiff- und Fährverbindungen unterstehen. Es sind dies folgende Linien:

a) auf Seeland, die Westbahn Kopenhagen-Frederiksberg-Röskilde-Korsör, die Kopenhagener Hafenbahn, die Bahn Kopenhagen-Hellerup-Klampenborg nebst der Nordbahn Hellerup-Hilleröd-Helsingör, die Bahn Frederiksberg-Frederiksund, die Nordwestbahn Röskilde-Kallundborg und die Südbahn Röskilde-Kjöge-Masnedsund (zusammen 391 km); hierzu gehört die Postdampfschiff-Verbindung von Korsör nach Kiel und die Dampffähr-Verbindung über den grossen Belt zwischen Korsör und Nyborg, sowie die zwischen Masnedsund und Orehoved auf Falster;

b) auf Fühnen, die Strecke Nyborg-Odense-Tommerup-Strib nebst Abzweigung von Tommerup nach Assens und

c) in Jütland, die östliche Längsbahn Frederikshavn-Aalborg-Randers-Langaa-Aarhus-Skanderborg-Horsens-Fredericia-Lunderskov-Vamdrup-Schleswigsche Grenze nebst den Abzweigungen Randers-Ryomgaard-Grenaa und Ryomgaard-Aarhus, die westliche Längsbahn Thisted-Oddesund-Struer-Vemb-Skjern-Bramminge-Ribe, die nördliche Querbahn Langaa-Skive-Struer nebst Abzweigung von Skive nach Glyngöre, die mittlere Querbahn Skanderborg-Skjern und die südliche Querbahn Lunderskov-Bramminge (a und b zusammen 1128 km); hierzu gehört die Dampfschiffverbindung über das Kattegat von Frederikshavn nach Göteborg, sowie die Dampffährverbindungen über den kleinen Belt von Strib nach Fredericia, über den Oddesund und über den Sallingsund von Glyngöre nach Nykjöbing.

Ausserdem bestehen in Dänemark 9 Privatbahnen und zwar:

a) auf Seeland: die Ostseeländische Eisenbahn von Kjöge über Haarlev nach Rödvig nebst Zweigbahn von Haarlev nach Faxe (47 km) und die 20 km lange Gribskov-Eisenbahn von Hilleröd nach Grästed;

b) auf Falster und Lolland: die Lolland-Falsterschen Eisenbahnen Orehoved-Nykjöbing-Gjedser und Nykjöbing-Maribo-Naskov nebst den Abzweigungen von Maribo nach Bandholm und Rödby (zusammen 117 km);

c) auf Fühnen: die Südfühnensche Eisenbahn von Odense über Ringe nach Svendborg nebst Abzweigung Ringe-Faaborg (76 km) und die 37 km lange Nordfühnensche Eisenbahn Odense-Bogense und

d) in Jütland: die 29 km lange Bahn Vemb-Lemvig, die 41 km lange Bahn Randers-Hadsund, die Hadsherred-Eisenbahn von Aarhus nach Hov (36 km) und die 31 km lange Eisenbahn Horsens-Juelsminde.

Litteratur.

Verkehrs-Taschenbuch von Brasch & Rothenstein. Berlin 1887. Um ihren Geschäftsfreunden Gelegenheit zu geben, sich über die wichtigsten Verkehrsverhältnisse schnell und sicher zu orientiren, hat die genannte rührige Speditionsfirma ein sehr handliches kleines Taschenbuch herausgegeben, in welchem man die hauptsächlichsten Tarifsätze Berlins mit Deutschen, Niederländischen, Belgischen, Englischen Stationen und überseeischen Plätzen, sowie Schiffslisten u. s. w. des Damfschifffahrtsverkehrs zusammengestellt findet.

Auch der Prospekt des „Centralbüreaus für den Weltverkehr“ sowie das reichhaltige Verzeichniss der in diesem Büreau (Berlin W, Friedrichstrasse 78) ausliegenden Zeitschriften, Landkarten und Adressbücher findet sich in dem Büchlein, welches auch die hauptsächlichsten Bestimmungen über den Post- und Telegraphenverkehr, Kalendarium, Münztabelle u. s. w. enthält, und den Zweck, welchem es dienen soll, in anerkennenswerther Weise erfüllt, abgedruckt.

Verschiedenes.

Hilfssignal für Eisenbahnzüge.

Von Th. Paul ist ein Hilfssignal konstruirt worden, bei welchem auf der Lokomotive nur ein Wecker und ein Umschalter nöthig ist, während in den Wagen einfache Drückknöpfe vorhanden sind, mittelst deren der Stromkreis unterbrochen werden kann. Der Umschalter kann in zwei verschiedene Stellungen gebracht werden: Steht er auf „Fahrt“, so wird ein solcher Stromweg hergestellt, dass der Wecker als Stromunterbrecher wirkt; wird er auf „Verschieben“ gestellt, so kann der Wecker als Selbstausschliesser in Thätigkeit kommen. Ist also der Zug zur Abfahrt bereit, so wird die Umschaltkurbel auf Fahrt gestellt. So lange die durchgehende Leitung geschlossen ist, bleibt der Anker angezogen und der Klöppel liegt an der Glocke des Weckers. Sobald ein Reisender einen Drückknopf drückt, und ebenso wenn der Zug zerreisst, beginnt die Glocke zu läuten. Wenn unterwegs eine Auswechslung von Wagen vorzunehmen ist, läutet es ebenfalls und mahnt den Lokomotivführer, die Umschaltkurbel auf „Verschieben“ zu stellen. Ist die Auswechslung dann vollendet, der Zug und die Leitung wieder geschlossen, so beginnt der Wecker abermals zu läuten und veranlasst den Lokomotivführer, die Umschaltkurbel wieder auf „Fahrt“ zu stellen. Hervorzuheben ist noch, dass während der Fahrt der Klöppel gar kein Bestreben hat, in zitternde Bewegung zu gerathen, dass man also auch keine besonderen Federn oder sonstige Vorrichtungen braucht, um denselben während der Fahrt still zu halten. („Oesterr. Eisenbahn-Ztg.“)

Führung von Eisenbahn-Signaldrähten durch ölgefüllte Röhren.

Zum Schutze einer Bahnabzweigung der Philadelphia und Reading Eisenbahn musste im Jahre 1885 ein Semaphor in einer Entfernung von 335 m vom Wärterhause errichtet werden. Die zwischenliegende Strecke hat Krümmungen von 400 und 275 m Halbmesser. Der 5 mm starke Draht ist anstatt wie gewöhnlich oberirdisch über Rollen, unterirdisch durch eine mit Oel gefüllte, 20 mm weite verzinkte Eisenröhre geführt. Letztere ist an beiden Enden mit einer Stopfbüchse versehen, durch welche der Draht hindurchgeschoben ist. Das verwendete Oel besteht aus einer Mischung von gewöhnlichem Wagenschmieröl und — behufs Vermeidung der Verdickung durch Kälte — ¼ gereinigtem Mineralöl. — Diese Anordnung soll sich vortrefflich bewährt haben.

(„Scientific American“, Supplement, 1886 S. 8696.)

Norwegen: Lulea-Ofoten-Bahn.

Wie dem „Bergens-Aftenblad“ geschrieben wird, geht es mit dem Bau der von der Schwedisch-Norwegischen Eisenbahngesellschaft herzustellenden Lulea-Ofoten-Bahn an der Norwegischen Seite nur langsam weiter. Während der Sommermonate ist mit 100—150 Arbeitern gebaut worden, was für eine solche Bahn und eine grossartige Hafenanlage wenig bedeutet. Es scheint, dass es der Gesellschaft (die ihre Werthtitel bekanntlich vergeblich in Deutschland unterzubringen versucht hat) an Geld und Vorschuss fehlt.

Von anderer Seite wird berichtet, dass die Gesellschaft bei C. J. Hambro u. Son in London 540000 Kr. hinterlegt und sich der Norwegischen Regierung gegenüber verpflichtet hat, die Summe im Jahre 1887 ausschliesslich für den Bau der Bahn an der Norwegischen Seite zu verwenden.

Berichtigung. Zu den in dem Aufsatze „Mechanischer Betrieb auf Strassenbahnen“ bezüglich der elektrischen Eisenbahn bei Lichterfelde enthaltenen Angaben theilt uns die Firma Siemens & Halske mit, dass der elektrische Betrieb auf dieser Bahn noch nicht eingestellt und dass auch nicht Lokomotivbetrieb an seiner Statt in Aussicht genommen sei. Die Bahn wird allerdings eingehen, aber nur, weil sie einerseits ihren Zweck als Versuchslinie der genannten Firma erfüllt hat und andererseits nur einen sehr geringen Verkehr aufweist. — Auch der auf der Pferdebahnstrecke Charlottenburg-Spandauer Bock von der Firma Siemens & Halske mit Erlaubniss der betreffenden Bahnverwaltung eine zeitlang unterhaltene elektrische Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung diente lediglich vorübergehenden Versuchszwecken.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

In der in No. 99 Jahrg. 1886 Seite 1058 dieser Zeitung enthaltenen, den **Deutsch-Russischen Verkehr** betreffenden unter lfd. No. 2592 aufgeführten Bekanntmachung ist in der 7. Zeile von unten der zu ermässigende Betrag von 0,05 *M.* auf 0,04 *M.* pro 100 kg abzuändern. (136)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Namensänderung der Haltestelle Kalchhöfen. Nach Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist der Name der an der Linie Wels (Haiding)-Aschach zwischen den Stationen Breitenaich und Efferding gelegenen Haltestelle Kalchhöfen vom 1. d. Mts. ab in Kalchhöfen-Dachsberg abgeändert worden.

Berlin, den 17. Januar 1887. (137)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Nach Beseitigung der Schneeverwehungen haben wir den Güterverkehr am 27. Dezember v. J. wieder eröffnet. (138)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. März cr. gelangt ein neues Verzeichniss der bei der Reexpedition gewisser Artikel in Bruchsal, Bühl, Karlsruhe, Kehl und Mannheim zur Rückvergütung gelangenden Beträge zur Ausgabe. Dasselbe enthält insbesondere geänderte Rückvergütungsbeträge für die Reexpedition in Mannheim und ertheilt unser Tarifbüreau vorerst nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 15. Januar 1886. (139)
Generaldirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt an Stelle des seit 1. Februar 1885 gültigen Heftes No. 1 des Tarifes für den Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr ein neues Tarifheft No. 1 in Kraft, welches den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover (nördlich von Wilhelmshöhe, mit Einschluss der Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn), der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, der Unter-Elbeschen Eisenbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (Strecke Berlin-Blankenheim und Halle - Nordhausen - Münden) einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privat-Eisenbahnen und Station Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits umfasst.

Insoweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 15. März 1887 in Wirksamkeit.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 2 *M.* zu erlangen.

Dresden, am 15. Januar 1887. (140)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die Stationen Nabburg und Schwarzenfeld der K. Bayer. Staatsbahnen werden in das Tarifheft 1 mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

a) Für Spezialtarif III

nach und von	Oppeln	Halbau	Hansdorf
Nabburg . . .	1,59	1,16	1,18
Schwarzenfeld	1,60	1,18	1,20

b) Für Fluss- und Schwerspath in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür nach

von	Fürstenberg a/O.	Penzig	Strassgräbchen	Weisswasser
Nabburg	1,20	1,14	1,01	1,15
Schwarzenfeld .	1,22	1,16	1,03	1,17

Mark pro 100 kg.

Breslau, den 17. Januar 1887. (141)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. gelangen je der 1. Nachtrag zu Theil II des Verbands-Gütertarifs sowie zu den einzelnen Tarifheften No. 1, 2, 3, 4, 5 und 7 zur Einführung. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden Bestimmungen und Frachtsätze, Beseitigung der direkten Abfertigung für einzelne Stationsverbindungen sowie neue Frachtsätze für die Stationen Krozingen, Schiltach, Schlierbach, Pfungstadt, Wega und Herrnhut. Soweit hierdurch Frachterhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. März d. J. in Kraft und zwar, soweit es sich hierbei um Frachterhöhungen für die Stationen Frankfurt a/M. und Hanau handelt, gleichzeitig auch im Staatsbahnverkehr der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Magdeburg. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen woselbst auch die Tarifnachträge zu erhalten sind.

Erfurt, den 15. Januar 1887. (142)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird in dem vorgenannten Verkehre für die frachtgutmässige Rückbeförderung gebrauchter leerer Bierfässer in Bierspezialwagen, welche nach der Bestimmungsstation der leeren Fässer zurückgehen, die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 1 000 kg für den Wagen, zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht der Sendung zu den Sätzen der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 13. Januar 1887. (143)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Tyrol - Vorarlberg - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. ab wird die neu eröffnete im Betrieb der Main-Neckarbahn stehende Station Pfungstadt in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den Verbandstationen zu erfragen.

Karlsruhe, den 14. Januar 1887. (144)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Unter Aufhebung des Badisch-Württembergischen Gütertarifs vom 1. Mai 1882 sowie sämmtlicher hierzu erschienenen Nachträge tritt am 1. März l. J. ein neuer Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält gegen die bisherigen Frachtsätze theilweise Ermässigungen, zum Theil aber auch Erhöhungen. Bis zur Ausgabe des neuen Tarifs ertheilt auf etwaige Anfragen das diesseitige Tarifbüreau Auskunft.

Karlsruhe, den 14. Januar 1887. (145)
Generaldirektion.

Lokal-Güterverkehr. Vom 20. Januar d. J. ab bis auf Weiteres kommen für die Artikel Baumöl in Fässern, getrocknete Früchte, Kaffee, Reis und Syrup in Wagenladungen von 5 000 kg, welche von Hamburg in Lübeck eingehen und demnächst von hier zu den zur Einführung gelangenden herabgesetzten Schiffsfrachten zur Wiederausfuhr nach Finnland gelangen, für den Bahntransport von Hamburg nach Lübeck ermässigte Frachtsätze im Rückerstattungswege zur Anwendung. Die Ermässigungen und die Bedingungen, unter welchen solche gewährt werden, sind bei unseren Güterexpeditionen in Hamburg und Lübeck zu erfahren.

Lübeck, den 14. Januar 1887. (146)
Die Direktion
der Lübeck - Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 20. d. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif für den **Transport von Steinkohlen etc.** von den diesseitigen Stationen nach denen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Ungarische Linien) ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze nach der Station Pozsony (Pressburg) Filialbahnhof und kann von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 12. Januar 1887. (147)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofs· von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 5 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 19. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Es wird hierdurch bekannt gemacht, dass die im Süddeutschen Verbands-Güterverkehre mit Oesterreich-Ungarn durch Ausschreiben vom 14. Dezember v. J. auf den 1. Februar 1887 angekündigten Tarife und Tarifnachträge erst am 15. Februar 1887 zur Ausgabe gelangen werden.

München, den 13. Januar 1887. (148)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Rheinisch - Westfälisch - Thüringischer Verband. Der Verbandstarif, Theil III für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Rheinisch - Westfälisch - Thüringischen Verband vom 1. Mai 1880, in welchem z. Zt. noch Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. Main, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinische), sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und den Stationen der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau andererseits bestehen, tritt am 28. Februar d. J. ausser Kraft.

Elberfeld, den 15. Januar 1887. (149)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Stationsverbindung Sangerhausen-Montwy kommt an Stelle der im Nachtrage III zum Staatsbahn - Gütertarife **Frankfurt a/M. - Bromberg** aufgeführten Ausnahme-Schnittfrachtsätze für Getreide etc. ein Gesammt-Frachtsatz von 2,58 *M.* pro 100 kg sofort zur Anwendung.

Frankfurt a/M., den 12. Januar 1887. (150)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ist der Nachtrag 10 zum **Reichsbahn-Staatsbahntarif** vom 1. Januar 1885 erschienen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen etc Tarifsätze für die Stationen bezw. Haltestellen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Glaserberg, Lützkendorf und Mücheln des Direktionsbezirks Erfurt.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 5. Januar 1887. (151)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. September 1884 ist ein Nachtrag I, gültig vom 15. Januar d. J. ab, erschienen, welcher direkte Frachtsätze für Hainewalde, Klotzsche, Wilischthal und Zittau S. St. trans. enthält. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 11. Januar 1887. (152H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtberechnung für in Bierspezialwagen leer zurückgehende Bierfässer. Vom 15. d. Mts. ab wird in den Lokalverkehren der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrh.), ferner im Rheinischen Nachbarverkehr und in den Staatsbahnverkehren Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.)-Frankfurt a/M. bezw.-Hannover für die frachtgutmässige Rückbeförderung gebrauchter leerer Bierfässer in Bierspezialwagen, welche nach der Bestimmungsstation der leeren Fässer zurückgehen, die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 1000 kg für den Wagen, zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht der Sendung zu den Sätzen der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 12. Januar 1887. (153)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 1. Februar d. J. werden zu den Tarifheften A 1 - A 6 vom 1. November 1883 folgende Nachträge eingeführt:

Nachtrag 5 zu Heft A 1,
" 4 " " A 2,
" 4 " " A 3,
" 4 " " A 4,
" 4 " " A 6.

Die Nachträge enthalten durchweg ermässigte Frachten. In jene zu den Heften A 1, A 3 und A 4 sind auch billigere Ausnahmesätze für Eisen des Spezialtarifs I und für Blei aufgenommen. Ausserdem enthält der Nachtrag zum Hefte A 4 noch Ausnahmesätze für Gemüse im Verkehre mit verschiedenen Stationen der Holländischen Bahn. Die bezüglichen Frachten sind in unserem Tarifbüreau zu erfahren. Preis 0,10 bezw. 0,20 *M.*

Köln, den 13. Januar 1887. (154)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Zu dem ab 1. Oktober 1885 gültigen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren tritt am 20. Januar 1887 der II. Nachtrag in Kraft, durch welchen die unmittelbare Abfertigung und Gebührenberechnung von und nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona ausgedehnt wird. Exemplare des Nachtrags können von den Verbandsexpeditionen bezogen werden.

Erfurt, den 12. Januar 1887. (155)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Württembergischen Gütertarife vom 1. August 1885 tritt am 15. ds. Mts. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben Frachtsätzen für eine Anzahl weiterer Württembergischer Stationen sowie für Pfungstadt (Nebenbahn) eine Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife für Holz, Steine und Roheisen sowie neue Ausnahmetarife für Steinkohlen, Salz, Petroleum, Eisen und Stahl, Cement, Schwefelkies, Getreide etc. In einigen Stationsverbindungen treten geringe Erhöhungen ein, welche erst vom 1. März cr. ab gelten. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 12. Januar 1887. (156)
Die Direktion der Main-Neckarbahn.

Sächsisch-Oesterr. Verband. Für Holztransporte des Ausnahmetarifs 6 werden im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1887 folgende ermässigte Frachtsätze zugestanden und zwar:

von Jarmeritz nach Grossenhain . . . . 1,21 *M.*
" Mährisch Budwitz nach Grossenhain . . . . . 1,23 "
pro 100 kg.

Wien, am 13. Januar 1887. (157)
Die Betriebsdirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Zu dem Seehafen-Ausnahmetarif Theil II Heft 4, Verkehr mit Ungarn, tritt am 1. Februar l. J. der Nachtrag IV

in Kraft, welcher Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Erweiterung des Ausnahmetarifs 10 (Obst, gedörrt), ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 11 (Reis) etc. enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8 erhältlich. (158 RM)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Aufhebung von Tarifen. Mit 28. Februar l. J. erlischt die Wirksamkeit folgender Tarife:

1. der Ausnahmetarif für die direkte Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, ferner für den Transport von leer retour gehenden oder zur Füllung versendeten Fässern bei Aufgabe in jeder Quantität von Stationen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (nördliche, östliche und Theiss-Linie) und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn einerseits und Stationen der Westschweizerischen Bahnen anderseits vom 10. November 1880 (Seite 73 bis 80 der „Zusammenstellung derjenigen im Tarif vom 1. Januar 1873 und in seinen Nachträgen No. I bis XXIX des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehrs enthaltenen Frachtsätze, welche zur Zeit noch gültig sind, datirt vom 10. November 1880, und Seite 5—12 der Separatausgabe der Ausnahmetarife für den Weinverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz vom 10. November 1880).
2. Der Spezialtarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern und zur Füllung versendeten oder leer retour gehenden Fässern im Verkehre zwischen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und inbenannten Westschweizerischen Bahnstationen anderseits via Passau oder Kaiser-Ebersdorf-Simbach vom 15. September 1881.

Wien, am 13. Januar 1887. (159)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

5. Submissionen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission soll die Lieferung von 10000 Stück imprägnirten kiefernen Querschwellen vergeben werden und ist hierzu Termin

am 5. Februar cr., Vormittags 11 Uhr

im Büreau unserer Betriebsdirektion angesetzt, von welcher auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Nordhausen, den 14. Januar 1887. (160)

Die Direktion.

6. Verkauf von Betriebsmaterial.

Verkauf eines Salonwagens. Auf der Station Baden-Baden steht ein zweiachsiger fürstlicher Salonwagen billig zu verkaufen. Derselbe ist in Paris gebaut, neu hergerichtet, elegant ausgestattet und mit Westinghousebremse versehen. Der Wagen würde sich für fürstliche Herrschaften oder reiche Private als Reisewagen, für Eisenbahnverwaltungen zur Vermiethung oder auch zur Verwendung als Krankenwagen eignen, da er mit einem Bett und mit Toiletteeinrichtung ausgerüstet ist. Nähere Auskunft ertheilt

Oberbetriebsinspektor Kratt in Baden-Baden. (161)

7. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verkauf von alten Werkstatts-Materialien. Verkauf der in den Werkstätten Gotha, Erfurt, Cottbus, Tempelhof und Hoyerswerda angesammelten alten Materialien im Wege öffentlicher Submission. Termin 26. Januar, Vormittag 9 Uhr im unterzeichneten Büreau, Neue Gasse 29/33. Bedingungen nebst Materialverzeichniss können daselbst eingesehen, auch gegen kostenfreie Einsendung von 25 ₰ Schreib- etc. Gebühren und 20 ₰ Porto portofrei von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 8. Januar 1887. (162)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 10). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 6.



Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis

für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Januar 1887.

Inhalt:

Aus dem Etat der Preussischen Staatsbahnen für 1887/88.

Dem Preussischen Landtage ist der Entwurf zum Staatshaushalt für 1887/88 bei seinem Zusammentritt am 15. d. Mts. alsbald zugegangen.

Aus den allgemeinen Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltung für das Jahr vom 1. April 1887/88 theilen wir folgende Notizen von allgemeinem Interesse mit:

Bereits in den Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltung für 1886/87 ist erwähnt worden, dass es der Erwägung unterliege, in welcher Weise in Zukunft ohne Beeinträchtigung der Klarheit und Uebersichtlichkeit des Etats eine Vereinfachung in der Etatsaufstellung herbeigeführt werden könne. Die in dieser Hinsicht unter Berücksichtigung der bei den Landtagsverhandlungen geäusserten Auffassungen erfolgte eingehende Prüfung hat zu dem Ergebniss geführt, dass zunächst die bisher unter dem Etatsabschnitt „A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen“ für jeden Direktionsbezirk getrennt veranschlagten Einnahmen im vorliegenden Etat unter einem Kapitel „Vom Staate verwaltete Eisenbahnen“ zusammengefasst, die Ausgaben dagegen noch in der bisherigen Weise zur Veranschlagung gebracht sind.

Die Trennung der Einnahmen nach den Verwaltungsbezirken der einzelnen Direktionen würde nur dann von Interesse sein, wenn die Direktionsbezirke in sich abgeschlossene selbstständige Wirthschaftsgebiete darstellten.

Letzteres ist aber gar nicht oder doch nur in sehr beschränktem Umfange der Fall; es dürfte deshalb die Darlegung der Gesichtspunkte, welche für die voraussichtliche Gestaltung der Gesammteinnahmen des Staatsbahnnetzes als massgebend erscheinen, die geeignetste Grundlage für die Beurtheilung der Etatsveranschlagung bilden. Dies wird in noch höherem Masse zutreffen, wenn demnächst unter Zugrundelegung der wirklichen Ergebnisse, welche nach den neu aufzustellenden Abrechnungsvorschriften aus dem Verkehr mit fremden Verwaltungen in den Betriebsrechnungen nachzuweisen sein werden, nähere Angaben über die Entwickelung des Verkehrs in den einzelnen Hauptverkehrsgebieten und Verkehrsrichtungen gemacht werden können.

Die Zusammenfassung der Einnahmen erweist sich aber auch deshalb als nothwendig, weil in der Abgrenzung der Direktionsbezirke, abgesehen von etwaigem weiteren Erwerb von Privatbahnen, fortwährend Aenderungen namentlich dadurch eintreten, dass jährlich eine nicht unwesentliche Zahl neuer Strecken in Betrieb gesetzt wird. Dazu kommt, dass im Hinblick auf die wechselnden Anforderungen des Verkehrs und des Betriebes wie sonstiger Verhältnisse die Instradirungen vielfach Aenderungen unterliegen, so dass eine zutreffende Veranschlagung für den einzelnen Direktionsbezirk erheblichen Schwierigkeiten begegnet. Materiell bringt die Zusammenlegung aber den Vortheil, dass die durch die bisherige Etatsaufstellung gebotenen Abrechnungen der Verkehrseinnahmen zwischen den einzelnen Direktionsbezirken im Wesentlichen beseitigt und, soweit Abrechnungen mit fremden Bahnen erforderlich sind, diese für jeden Verkehr einer bestimmten Direktion zugewiesen werden können. Durch diese Vereinfachungen ist eine nicht unerhebliche Arbeitsverminderung und Ersparniss an Arbeitskräften zu erwarten.

A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen.

In der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung sind für die Etatsperiode 1887/88 im Interesse einer besseren und wirthschaftlicheren Ordnung des Betriebsdienstes folgende Aenderungen in Aussicht genommen:

Im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau soll:

a) das Betriebsamt (Breslau-Stettin) zu Breslau nach Glogau,
b) das Betriebsamt zu Glogau nach Lissa verlegt und
c) das Betriebsamt (Brieg-Posen) zu Breslau der anderweiten Abgrenzung seines Bezirks entsprechend fortan mit dem Zusatz (Brieg-Lissa) bezeichnet werden.

Die am 1. Oktober 1886 dem Betriebe übergebene 9,30 km lange Strecke Wanne-Bochum soll aus dem Bezirke der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln ausgeschieden und dem Bezirke der Eisenbahndirektion in Elberfeld zugetheilt werden.

Die Gesammtbetriebslänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr wird nach der angeschlossenen Nachweisung im mittleren Jahresdurchschnitt 22 287,49 km, am Jahresschluss 22 593,35 km betragen, wovon 4 348,69 km bezw. 4 615,17 km nach

den Bestimmungen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden.

Nach der bezüglichen Angabe im vorjährigen Etat betrug die Gesammtbetriebslänge der für Staatsrechnung verwalteten, im öffentlichen Verkehr befindlichen Bahnstrecken am Schlusse des Jahres 1885/86 im ganzen 21 518,73 km.

Dazu treten die neuen Strecken, welche in der Zeit vom 1. April 1886 bis Ende März 1887 dem Betriebe übergeben worden sind bezw. voraussichtlich eröffnet werden, mit 445 km.

Die Gesammtlänge der mit Beginn des Etatsjahres 1887/88 für den öffentlichen Verkehr im Staatsbetriebe befindlichen Bahnstrecken würde sich hiernach auf im ganzen 21 963,73 km stellen. Hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen eine Anzahl von Neubaustrecken mit zusammen 58,68 km *), welche im Etatsjahre 1885/86 zur Eröffnung vorgesehen und mit ihrer Länge in der für Ende 1885/86 vorgetragenen Gesammtlänge bereits enthalten waren, in Wirklichkeit aber nicht zur Eröffnung gelangten, sowie 41,32 km, von welchen 27,34 km (Cleve-Nymwegen) vom 1. April 1886 ab an die Gesellschaft der Niederländischen Staatseisenbahnen verpachtet sind und 13,98 km **) ausser Betrieb gesetzt wurden, bezw. noch ausser Betrieb gesetzt werden sollen, so dass unter Berücksichtigung einiger Längenberichtigungen bei bereits eröffneten Strecken in Höhe von 0,60 km die Gesammtlänge sich um 100,60 km ermässigt. Es verbleibt sonach am Schlusse des Jahres 1886/87 eine Gesammtbetriebslänge der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen von 21 863,13 km.

Im Etatsjahre 1887/88 werden voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden:

Königliche Direktion Berlin.

Löwenberg-Templin, 32,90 km, 1. Juli 1887.
Stralsund-Rostock, 71,80 km, 1. Juli 1887.
Velgast-Barth, 11,20 km, 1. Juli 1887.

Königliche Direktion Bromberg.

Posen-Wreschen, 48,60 km, 1. Juni 1887.
Strasburg-Soldau, 55,50 km, 1. September 1887.
Gnesen-Nakel, 73,20 km, 1. Oktober 1887.
Allenstein-Hohenstein, 31,00 km, 1. November 1887.
Deutsch-Crone-Callies, 45,10 km, 1. November 1887.

Königliche Direktion Hannover.

Hildesheim-Braunschweig (Gleidingen), 34,15 km, 1. Oktober 1887.

Königliche Direktion Frankfurt a. M.

Fulda-Gersfeld, 22,70 km, 1. Oktober 1887.

Königliche Direktion Köln (linksrheinische).

Eupen-Rären, 8,00 km, 15. Mai 1887.
Altenahr-Adenau, 17,20 km, 1. Juli 1887.
Weismes-St. Vith, 17,00 km, 15. Juli 1887.
Bleialf-St. Vith, 15,80 km, 1. Dezember 1887.

Königliche Direktion Köln (rechtsrheinische).

Ründeroth-Derschlag, 14,20 km, 1. April 1887.
Neueinführung der Linie Hadamar-Limburg in den Bahnhof Limburg, 4,67 km, 1. April 1887.
Styrum-Oberhausen, 2,89 km, 1. April 1887.
Altenkirchen-Au, 12,50 km, 1. Oktober 1887.

Königliche Direktion Elberfeld.

Vohwinkel-Wald, 8,93 km, 1. April 1887.
Fischbach-Freudenberg, 6,73 km, 1. Juli 1887.
Rittershausen-Langerfeld, behufs anderweiter Einführung der Rittershausen-Remscheider Zweigbahn in Bahnhof Rittershausen, 2,42 km, 1. Oktober 1887.
Dahlerau-Langerfeld, 11,81 km, 1. Oktober 1887.

Königliche Direktion Breslau.

Oppeln-Neisse nebst Abzweigung Schiedlow-Leipe, 77,30 km, 15. Oktober 1887.
Gleiwitz-Orzesche, 21,81 km, 1. Januar 1888.

Königliche Direktion Altona.

Schwarzenbek-Oldesloe, 36,20 km, 1. Juli 1887.
Neustadt a. d. D.-Meyenburg-Landesgrenze, 65,00 km, 1. Oktober 1887.

---

*) Es sind dies die Strecken: Prüm-Bleialf 18,50 km, Deutz-Kalk 4,20 km, Krebsöge-Dahlerau 3,90 km, Fischbach-Freudenberg 7,83 km, Trachenberg-Herrnstadt 24,25 km, zusammen 58,68 km.

**) Die Strecken: Uerdingen-Crefeld 6,95 km, Bismarck-Hugo 3,77 km, Huckarde-Einmündungsstelle bei Dorstfeld 2,01 km, infolge Umbaus der Bahnhöfe Cottbus, Duisburg und Opladen 1,25 km, zusammen 13,98 km.

Dagegen werden im Bezirke der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln die Strecke von Mitte Stationsgebäude Limburg a. d. Lahn bis zur Abzweigung der neuen Einführungsstrecke mit 1,81 km, im Bezirke der Eisenbahndirektion Elberfeld infolge anderweiter Einführung der Zweigbahn Rittershausen-Remscheid in den Bahnhof Rittershausen deren bisherige Anfangsstrecke mit 2,03 km, nach Fertigstellung der neuen Verbindung Styrum-Oberhausen die bisher daselbst vorhandene Verbindung mit 3,00 km, sowie die Streke Caternberg-Oberhausen mit 11,55 km, zusammen 18,39 km, ausser Betrieb gesetzt und sind von der Gesammtlänge in Abzug zu bringen. Hiernach werden am Ende des Betriebsjahres 1887/88 für den öffentlichen Verkehr zusammen 22 593,35 km im Betriebe sein.

Der Veranschlagung der Betriebseinnahmen und Ausgaben sind im allgemeinen die wirklichen Ergebnisse des Jahres 1885/86 zu Grunde gelegt worden. Dabei sind, wie aus den dem Etat beigefügten speziellen Erläuterungen näher hervorgeht, die zur Zeit der Etatsaufstellung herrschenden Verkehrsverhältnisse, sowie die auf weitere Entwickelung derselben voraussichtlich einwirkenden Umstände unter Beobachtung äusserster Vorsicht entsprechend berücksichtigt. Auch sind diejenigen Veränderungen in den Einnahmen und Ausgaben in Betracht gezogen, welche infolge des nunmehr für alle verstaatlichten Bahnen durchgeführten Ueberganges in das Eigenthum des Staates eintreten werden.

Bezüglich der neueren Linien ist, wie in früheren Jahren, die Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben unter Vergleichung anderer in annähernd denselben Verhältnissen befindlichen Bahnen und unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der einzelnen Strecken nach überschläglicher Berechnung bewirkt worden.

Danach betragen die Einnahmen von den vom Staate verwalteten Eisenbahnen (Kap. 10)

im Jahre 1887/88	681 090 000 M.
„ „ 1886/87	689 750 000 „
mithin im Jahre 1887/88 weniger	8 660 000 M.

Im Hinblick auf die hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Ergebnisse des Jahres 1885/86 würde eine erheblichere Mindereinnahme anschlagsmässig hervorgetreten sein, wenn nicht in Aussicht genommen wäre, bezüglich der Beförderung von Dienstgütern das bisherige Verfahren, nach welchem die Betriebsdienstgüter innerhalb des eigenen Direktionsbezirks frachtfrei transportirt wurden, im Interesse einer geordneten Buchführung und zur Förderung der Wirthschaftlichkeit dahin zu ändern, dass für Betriebsdienstgüter in grösseren Mengen (von mehr als 1 000 kg) innerhalb des ganzen Staatsbahnnetzes eine Fracht von 70 pCt. des tarifmässigen Betrages zur Berechnung gelangt, während geringere Mengen zur Ersparung weitläuftiger Abrechnungen frachtfrei befördert werden sollen.

Durch diese Massnahme ist ein bei der Veranschlagung für 1887/88 berücksichtigter Einnahmezuwachs von rund 7 750 000 M. zu erwarten, welchem Mehrausgaben in derselben Höhe gegenüberstehen, so dass der Ueberschuss nicht dadurch berührt wird.

Die ordentlichen Betriebsausgaben (Kap. 23 bis 30 c) betragen:

im Jahre 1887/88	390 430 000 M.
„ „ 1886/87	393 470 000 „
mithin im Jahre 1887/88 weniger	3 040 000 M.

In den Ausgaben für 1887/88 sind die vorerwähnten 7 750 000 M. mit enthalten.

Hiernach ergibt sich für die vom Staate verwalteten Eisenbahnen ein Ueberschuss:

im Jahre 1887/88 von	290 660 000 M.
„ „ 1886/87 „	296 280 000 „
mithin im Jahre 1887/88 weniger	5 620 000 M.

Die Erträgnisse der Main-Neckar- und Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn, welche nicht unter Preussischer Verwaltung stehen, sind bei den vorstehenden Angaben ausser Betracht gelassen, weil bezüglich dieser Bahnen, abgesehen von den vorgesehenen besonderen Ausgaben, nur der dem Staate zustehende Antheil an dem Reinertrage im Etat zur Erscheinung kommt.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und die Mobilisirung.

Die Bismarck'sche Beschwichtigungsrede hat bei uns erst recht die Kriegsbefürchtungen wachgerufen. Russland macht Mobilisirungsversuche, um zu erproben, ob es auf seinen strategisch angelegten Grenzlinien wirklich so rasch in die westlichen Nachbarstaaten einbrechen kann. Dass unter diesen besonders die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie bedroht erscheint, ist ja seit Jahren kein Geheimniss und hat sogar kürzlich ein vorwitziges Russisches Blatt den Weg verzeichnet, auf welchem die Russischen Truppen am kürzesten nach Wien gelangen können. Unter diesen Umständen schwebt die Frage auf allen Lippen, ob denn unsere Bahnen auch für den Ernstfall der Mobilisirung genügend angelegt und konstruirt sind. Nun sind in Ungarn zwei Linien aus rein strategischen Rücksichten in nördlicher Richtung gebaut worden und zwar Czacza-Zwardon und Munkács-Stry, welche letztere als noch unvollendet dem Verkehre noch nicht übergeben werden konnte. In Oesterreich sind nur die Ansätze zu strategischen Bahnen gegen Russland durch die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina vorhanden, in dem nordöstlichen Theile dieser Provinzen, welche gegen Russland weit vorspringen, besitzen wir aber einen trefflichen Ausgangspunkt für die Offensive, welcher durch die Lage am Fusse eines Gebirges, hinter dem Reserve und Nachschübe gesichert erscheinen, sowie ein auch durch Eisenbahnen vervollständigtes Kommunikationssystem die schnellen Nachschübe der operirenden Armee ermöglicht. In beiden Reichshälften ist trotz so oft vernommener Klagen über das Vorwiegen der strategischen Rücksichten bei der Anlegung von Bahnen doch im ganzen mehr den Erfordernissen des Handelsverkehrs Rechnung getragen worden, wenn auch hierbei durch die sogenannten Familienbahnen persönliche Momente manches Mal den Ausschlag gegeben haben. Es sind jedoch Versäumnisse hinsichtlich der Verstärkung unserer nördlichen Grenze und der Verbesserung unserer Verkehrslinien dahin geschehen, welche sich schwer nachholen lassen. Die Mobilisirung, welche wir nun ernst ins Auge fassen müssen, ist aber in ihrem Erfolge noch vielleicht mehr als von der Linienrichtung von der Möglichkeit der Ausführung abhängig. Wegen des Mobilisirungsverkehrsplans finden zwar gegenwärtig vertrauliche Berathungen mit den Vertretern der in erster Linie bedrohten Bahnen im Reichskriegsministerium statt und soll dieser Plan bereits bis auf die nähern Details festgestellt sein, doch ist zu befürchten, dass derselbe nicht ganz durchgeführt werden kann, weil oft der kleinste Zwischenfall genügt, um denselben zu hemmen und dann auf die Hauptlinien nicht so viele Züge zu bringen sind, als überhaupt auf dieselben gebracht werden könnten. Die Zugordnung, die rasche Aufeinanderfolge der Züge überschreitet die Leistungsfähigkeit der einzelnen Linien. Die Bahnhöfe genügen nicht für die Anforderung der Mobilisirung. Ein noch wichtigerer Mangel liegt in der Verwendung des Bahnpersonals, von welchem gerade die jüngern und geschulten als Reservisten einberufen werden, wodurch eine Verschiebung des Strecken- und Fahrpersonals bewirkt wird, welche von den nachtheiligsten Folgen begleitet sein kann, indem sehr viele solcher Bediensteten auf ihnen ganz unbekannte Strecken und gerade dann dahin versetzt werden müssen, wenn deren genaueste Kenntniss von entscheidender Wichtigkeit ist. Dazu kommt noch leider die Verschiedenheit der Signale auf den einzelnen Bahnen, deren Handhabung und Beachtung gerade zur allerkritischesten Periode von solchen versetzten Bediensteten einstudirt werden soll. Es ist hohe Zeit, allen diesen und noch mehreren diesfälligen Uebeln ebenso abzuhelfen, wie dies bezüglich der Vorkehrungen betreffend die Eintheilung der Proviantstationen, der Verstärkung der Ueberbrückungen u. s. w. bereits geschehen ist. Es muss eben alles genau klappen, damit die Mobilisirung und der eventuelle Krieg, vor dem uns doch ein gütiges Geschick bewahren möge, für uns von günstigem Erfolge sei. Folgen wir dem Beispiele Deutschlands im Jahre 1870 und beherzigen wir den alten Satz: „si vis pacem, para bellum" auch im Bahnwesen.

Konzessionirung von Vizinalbahnen in Ungarn.

Eine Interpellation des Abgeordneten I v a n k a (Generaldirektor der Nordostbahn) über das diesfällige Vorgehen der Regierung, beantwortete Kommunikationsministers B a r o s s wie folgt:

Bezüglich der in der Vergangenheit eingegangenen Verpflichtungen sei er genöthigt, dieselben zu respektiren, da es nicht in seiner Macht stehe, dieselben zu ändern. Es sei nothwendig, den Begriff der Vizinalbahnen genau zu umschreiben und festzustellen. Es sei keineswegs zulässig, dass Bahnen in der Ausdehnung von hundert und mehr Kilometern als Vizinalbahnen konzessionirt werden, und es sei nicht die Bestimmung aufrecht zu erhalten, dass die Ungarischen Staatsbahnen den Betrieb derselben obligatorisch übernehmen müssen, wenn die Interessenten dies fordern. Das Gesetz, betreffend die Vizinalbahnen, müsse unter allen Umständen einer Revision unterzogen werden. Doch angesichts der gegen die Vizinalbahnen überhaupt sich geltend machenden Strömung müsse man sich entschieden ablehnend verhalten. Es sei nicht richtig, dass der Betrieb dieser Bahnen den Staat mit unerschwinglichen Ausgaben belaste. Die Ausgaben unter diesem Titel seien verschwindend geringe im Vergleiche zu dem Nutzen, welchen diese kleinen Bahnen dadurch herbeiführen, dass sie die grossen Linien alimentiren. Man dürfe nicht vergessen, dass sehr viele Linien, die nicht ausschliesslich lokale Interessen befriedigen, sondern auch aus dem Gesichtspunkte des Landes wünschenswerth und wichtig sind, der Staat aber aus eigenen Mitteln nicht hätte erbauen können, nur durch das Gesetz über Lokalbahnen entstehen konnten. Jetzt, wo diese Bahnen bestehen und die noch der Konzessionirung harrenden Linien ausgebaut sein werden, werde das Netz der Vizinalbahnen dermassen ergänzt sein, dass man die Bestrebungen nach dieser Richtung werde restringiren können. Sie gänzlich zu unterdrücken, wäre verfehlt. Die Prioritäten dieser Bahnen besitzen bis zur Herstellung der Rentabilität der Linien nur prinzipielle Bedeutung und belasten den Staat thatsächlich nicht. Eine Gefährdung des Staates oder wessen immer auf diesem Gebiete sei daher nicht zu befürchten und jede Besorgniss unbegründet.

Die Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn.

Die Verhandlungen über diesen in der vorletzten Nummer dieser Zeitung S. 37 besprochenen Gesetzentwurf gestalteten sich im Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses wie folgt:

Der Referent war der Ansicht, dass diese Massregel keine besonders schädliche Einwirkung haben werde, beantrage jedoch, wenn der Transport besteuert wird, die Steuer nicht auf Dampfschiffe zu beschränken, sondern auch auf andere Schiffe auszudehnen, andererseits aber den internationalen, direkten Transport der Rohprodukte von den Verfügungen des Gesetzes auszunehmen. Der Finanzminister empfahl die Steuer ausser vom finanziellen Gesichtspunkte auch deshalb, weil ein wirthschaftlicher Schaden nicht damit verbunden sei. Angesichts der kurzen, noch zu Gebote stehenden Frist müsse man sich auf Verfügungen beschränken, die noch im laufenden Jahre ins Leben treten können und den Ausfall im Ordinarium decken werden. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, habe er den Entwurf unterbreitet, welcher auch die bei den Staatsbahnen projektirte Tariferhöhung entbehrlich machen wird. Der Minister sprach sich gegen die Anträge des Referenten aus und bat, die Vorlage nicht mit denselben in Verbindung zu bringen, weil die nothwendigen Kontrolmassnahmen sehr schwerfällige und kostspielige wären. Ein Abgeordneter erklärt sich mit dem ersten Antrage des Referenten einverstanden, bezeichnete es aber für zweckmässiger, die Personen-Transportsteuer von 15 auf 20 pCt. zu erhöhen, als den Frachtentransport mit einer höheren Steuer zu treffen. Er trat auch für eine Besteuerung des Posttransports ein, unter welchem Titel vieles sich der Steuer entziehe. Zwei oppositionelle Abgeordnete lehnten den Entwurf auch im allgemeinen ab. H a r k a n y i, Präsident der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, sprach sich für den Entwurf aus. Finanzminister S z a p a r y bemerkte, auf die eingebrachten Anträge reflektirend, dass der Personentransport ohnehin mit einer 2 pCt. Stempelgebühr belastet sei, es daher genügen würde, eine 18 pCt. Transportsteuer in Anwendung zu bringen. Hinsichtlich der Postsendungen wird eine spezielle Verfügung möglich sein. Gegen Ausdehnung der Steuer im allgemeinen auf alle Schiffstransporte hegt der Minister Bedenken, hat aber nichts dagegen einzuwenden, dass die Bestimmungen des Gesetzes auf die mit Geleitscheinen versehenen Schiffe ausgedehnt werden. Der Ausschuss acceptirte hierauf den Gesetzentwurf mit den vom Minister unterstützten Anträgen.

Eisenbahnverhandlungen in den Oesterreichischen Landtagen.

Im M ä h r i s c h e n L a n d t a g e wurde die Petition der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft um eine Subvention für den Bau der Strecke W s e t i n - K l o b o u k - V l a r a - p a s s in der Höhe von 400 000 fl., zahlbar in zwanzig Jahresraten zu 20 000 fl., dem Kommunikationsausschusse zugewiesen.

In längerer, vom ganzen Hause mit Beifall aufgenommener Rede bespricht Abg. Dr. M e r o r e s den Zustand des Eisenbahnwesens in Mähren. Dieses Land werde auch in dieser Richtung von der Regierung wenig berücksichtigt, so dass insbesondere die Verbindung zwischen wichtigen Theilen und Orten des Landes gänzlich fehle oder zumindest überaus mangelhaft sei. Die Regierung möge auf einen besseren Fahrplan für die Verbindung innerhalb des Landes sehen. Lebhaft zu beklagen sei die Auflassung der gemischten Züge auf der Nordbahn, da hierdurch den unbemittelten Klassen der Bevölkerung die niedrigeren Fahrpreise entzogen wurden. Die Nordbahn wäre wenigstens zu verhalten, für die dritte Wagenklasse der Personenzüge die Preise der gemischten Züge einzuführen. Ausserdem wäre dahin zu wirken, dass die Nordbahn ihre Frachtentarife derart abändere, dass nicht, wie es jetzt der Fall ist, beispielsweise der Zucker aus Preussisch-Schlesien nach Italien billiger verfrachtet werden könne, als aus Mähren.

Bezüglich der Lokaleisenbahn-Gesellschaft erklärt Redner, dass diese die Strecke Brünn - Tischnowitz nur deshalb erbaute, um der Nordwestbahn hierdurch die Erwerbung einer Konzession für eine Strecke Brünn-Nordwestbahn-Linie, respektive die Konkurrenz auf einer Linie Brünn-Prag unmöglich zu machen. Nun aber lasse diese Gesellschaft diese Strecke ganz unbeachtet und denke nicht an deren Ausbau. — Der Generalbericht wird sodann genehmigt.

Baron Kübeck berichtet sodann über einen Gesetzentwurf, welcher die Subventionirung von Lokalbahnen seitens der Konkurrenzbezirke für die Bezirksstrassen regelt. Die entscheidende Beschlussfassung steht den Bezirksstrassen - Ausschüssen zu, doch bedarf der Beschluss der Genehmigung des Landesausschusses. — Dr. Merores stellt betreffs der Perfektionirung der Beschlüsse der Strassenausschüsse ein Amendement. — In eingehender Weise befürwortet Dr. August Weeber die Einführung des Systems der Strassenbahnen in Mähren. Nach Befürwortung durch den Referenten und durch Ritter v. Chlumecky (der frühere Oesterreichische Handelsminister) wird der Gesetzentwurf mit dem Amendement Merores angenommen.

Im Steierischen Landtage wurde die Petition der Grazer Handelskammer in Angelegenheit des Baues der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Im Bukowinaer Landtage wurde das Ansuchen an die Regierung, thunlichst günstige Frachttarife auf den Bukowinaer Lokalbahnen rücksichtlich der Holzverfrachtung zu erwirken, in nahezu anderthalbstündigen sehr instruktiven Ausführungen begründet. Es wurde nachzuweisen versucht, dass die Verwaltung des Bukowinaer Griechisch-Orientalischen Religionsfonds den Bestrebungen um geringe Frachttarife aus Rücksicht für ihre eigenen Waldungen entgegentrete und hierin von der Regierung kräftigst unterstützt wird. Danach betragen die jetzigen faktischen Tarife für Holzfracht auf den Bukowinaer Lokalbahnen gegenüber den gleichartigen Tarifen auf den anderen den Holzexport aus Galizien und der Bukowina begünstigenden Bahnen das Drei- bis Fünffache, wodurch auch das Brennholz für Czernowitz enorm vertheuert wird.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Dem Schweizerischen Bundesrathe ist laut einer Mittheilung in der „Wiener Zeitung" die Zustimmung der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung zu den Beschlüssen der zweiten internationalen Konferenz zu Bern vom 15. Mai 1886, betreffend 1. die technische Einheit im Eisenbahnwesen und 2. die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre, am 22. Dezember v. J. übermittelt worden.

Einheitlicher Vorgang für die Aufstellung der monatlichen Einnahmeausweise.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat hierüber an die Bahnverwaltungen folgenden Erlass gerichtet:

Bei Prüfung der von den Oesterreichischen und gemeinsamen Eisenbahnverwaltungen an die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen vorgelegten monatlichen Einnahmenausweise wurde erhoben, dass einzelne Verwaltungen bezüglich des Gegenstandsjahres nur provisorische Ziffern bekannt geben, während andere Verwaltungen in die summarischen Einnahmenziffern der sämmtlichen abgelaufenen Monate Richtigstellungen auf Grund der seither bekannt gewordenen definitiven Ergebnisse der Vormonate einbeziehen. Ebenso führen bei Angabe der zur Vergleichung herangezogenen Einnahmenziffern des Vorjahres einige Verwaltungen nur die provisorischen Ziffern an, während andere ebenfalls definitive Richtigstellungen einbeziehen. Da ein gleichmässiger Vorgang in dieser Richtung wünschenswerth erscheint, so ergeht hiermit die Einladung, diese Frage bei einer der nächsten Direktorenkonferenzen zur Sprache zu bringen und sich über den in obiger Hinsicht einzuhaltenden Vorgang ehestens zu einigen. Hierbei wird bemerkt, dass es anzustreben wäre, die Einnahmenziffern immer mit jener Genauigkeit bekannt zu geben, welche auf Grund der bereits vorhandenen Daten erzielt werden kann. Ueber das Ergebniss der bezüglichen Verhandlungen wolle im Wege der vorsitzenden Verwaltung der Direktorenkonferenz mit thunlichster Beschleunigung anher berichtet werden, damit die Veröffentlichung der Einnahmenausweise pro 1887 nach dem zu vereinbarenden gleichmässigen Vorgange noch rechtzeitig veranlasst werden kann.

Wien, am 30. Dezember 1886.

Der K. K. Handelsminister: Bacquehem.

Konzessionirung von Oesterreichischen Lokaleisenbahnen.

Wie bereits in der vorletzten Nummer dieser Zeitung S. 38 vorausgesagt wurde, publizirt das „C. f. E." mehrere vom 29. Dezember v. J. datirte Konzessionsverleihungen von Lokalbahnen, welche auf Grund des am 31. Dezember v. J. ausser Kraft getretenen Gesetzes vom 30. Mai 1880 erfolgt sind und zwar:

a) Der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ist die Konzession für eine als Dampftramway auszuführende Lokalbahn von Wien (Matzleinsdorferlinie) nach Inzersdorf am Wienerberge zum Anschlusse an die Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf ertheilt worden. Die ca. 3,6 Kilometer lange Verbindungslinie soll bei der Matzleinsdorferlinie im zehnten Wiener Gemeindebezirke beginnen und, durchwegs dem Zuge der Triester Reichsstrasse folgend, bis nach Inzersdorf am Wienerberge führen und daselbst den Anschluss an die bestehende Wien-Wiener-Neudorfer Bahn finden. Durch diese als Strassen-Dampftramway auszuführende Lokalbahn soll nicht nur eine kürzere Schienenverbindung der industriereichen Ortschaft Inzersdorf mit Wien hergestellt, sondern insbesondere auch die Möglichkeit geschaffen werden, die Produkte der durch Schleppgleise einzubeziehenden Ziegelwerke der Wienerberge Ziegelfabrik- und Baugesellschaft mittels eigens konstruirter, das Umladen ersparender Wagen in die Stadt Wien, und zwar auf die einzelnen Bauplätze direkt zu befördern. Diese Bahn ist binnen längstens $1\frac{1}{2}$ Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden. Die effektiven Anlagekosten der projektirten Lokalbahn sind mit 90 000 fl. präliminirt und sollen durch Ausgabe gesellschaftlicher Aktien al pari beschafft werden.

b) Der Lokomotivfabrik-Firma Krauss & Co. in München und Linz ist die erbetene Konzession zum Bau und Betriebe einer Lokalbahn (Dampftramway) von Hietzing nach Ober-St. Veit ertheilt worden. Nach dem Projekte soll die Trace der ca. 2,4 km langen Lokalbahn an einem nächst der „Neuen Welt" in Hietzing gelegenen Punkte von der bereits bestehenden, von Hietzing nach Perchtoldsdorf führenden Dampftramway abzweigen und unter Benutzung der Hietzinger, beziehungsweise Unter-St. Veiter Hauptstrasse und der in der geraden Fortsetzung der letzteren gelegenen Maria-Theresienstrasse in Ober-St. Veit bis zu der nächst der dortigen Ortskirche anzulegenden Endstation fortgeführt werden. Der Bauvollendungstermin wurde mit einem Jahre vom Tage der Konzessionsertheilung festgesetzt. Die dermalen mit 160 000 fl. veranschlagten Herstellungskosten sollen vorläufig aus den eigenen Mitteln der Konzessionärin bestritten und seinerzeit, sobald die in Aussicht genommene Bildung einer sämmtliche der Firma Krauss & Co. konzessionirte Dampftramway-Linien in der Umgebung von Wien umfassenden Aktiengesellschaft erfolgt sein wird, durch Ausgabe von Aktien zum vollen Nennwerthe bedeckt werden.

c) Der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betriebe einer als Strassenbahn (Dampftramway) auszuführenden Lokalbahn von der Steinbauergasse in Wien zum Wiener Central-Viehmarkte ertheilt worden. Die ca. 6 km lange Projektlinie beginnt bei der Einmündung der Steinbauergasse (5. Bezirk) in die Gürtelstrasse, führt ausserhalb der bestehenden Strassenbahn auf eigenem Bahngrunde bis Kilometer 0,4; von da folgt die Trace dem in Aussicht genommenen Zuge der Gürtelstrasse, benützt von Kilometer 2,6 bis 2,9 die von St. Marx nach Meidling führende Landesstrasse und führt weiter bis Kilometer 3,3 südlich von der projektirten Gürtelstrasse, worauf die Linie unter Benutzung der Arsenalstrasse nach Unterfahrung der Eisenbahn Wien-Aspang zur Simmeringer Hauptstrasse gelangt. Von hier soll die Dampftramway eventuell bis innerhalb des Central-Viehhofes fortgesetzt werden. Dieselbe soll mit der von Wien nach Wiener-Neudorf führenden Lokalbahn in Verbindung gebracht werden und in der Folge zugleich die Fortsetzung der bereits bestehenden und zum Theil mit Dampfkraft betriebenen Tramwaystrecken der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft längs der Gürtelstrasse bis nach Nussdorf bilden. Die projektirte Bahn soll binnen einem und einem halben Jahre, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, vollendet werden, wofür die Gesellschaft mit einer Kaution von 10 000 fl. haftet. Die Baukosten für den intendirten Bahnbau sind mit ca. 850 000 fl. veranschlagt und sollen durch Ausgabe gesellschaftlicher Titres al pari beschafft werden.

d) Der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betriebe einer Lokalbahn von Wiener-Neudorf nach Guntramsdorf ertheilt worden. Die projektirte, ca. 4,3 km lange Lokalbahn führt als Fortsetzungsstrecke der Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf vorwiegend mit Benutzung der Triester Reichsstrasse von Wiener-Neudorf nach Guntramsdorf. Die mit dem Betrage von 180 000 fl. veranschlagten effektiven Kosten für die Fortsetzungsstrecke Wiener-Neudorf-Guntramsdorf sollen vorläufig aus den eigenen Mitteln der konzessionswerbenden Gesellschaft ohne Beihilfe der Interessenten beschafft werden.

e) Dem Bauunternehmer Eduard Gross ist die Konzession für eine Lokalbahn von Skawce nach Jaworzno resp. Szczakowa ertheilt worden.

Die projektirte, im ganzen ungefähr 63 km lange Lokalbahn soll an einem nächst der Station Skawce gelegenen Punkte von der K. K. Staatsbahnlinie Sucha-Skawina abzweigen und

dem Skawaflusse entlang über Wadowice, woselbst der Anschluss an die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn herzustellende Lokalbahn von Bielitz nach Kalwarya stattfindet, zur Station Zator der K. K. Staatsbahnlinie Oswiecim-Podgorze und sodann nach Uebersetzung der Weichsel und nach Unterfahrung der Hauptlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nächst der Station Libiaz auf die Hochebene von Jaworzno geführt werden, von welchem Orte aus die weitere Fortsetzung unter eventueller Einbeziehung der bestehenden, für den öffentlichen Verkehr umzugestaltenden Jaworznoer Industriebahn bis zu der Station Szczakowa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hergestellt werden soll. Der Bau der projektirten Bahn soll binnen längstens zwei Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, vollendet werden. Die effektiven Baukosten der projektirten Lokalbahn, welche im ganzen mit dem Maximalbetrage von 4 640 000 fl. festgestellt wurden, sollen durch Ausgabe von Aktien und eines gleichen Betrages von mit vier Procent in Noten verzinslichen Prioritätsobligationen einer für dieses Bahnunternehmen zu bildenden Aktiengesellschaft beschafft werden. Das Nominalkapital, welches zur Erlangung des effektiven Erfordernisses von 4,64 Millionen Gulden emittirt werden soll, wird mit 6,3 Millionen Gulden beziffert; es ist nämlich für die Prioritäten ein Emissionskours von 85, demnach ein Kapital von 2,73 Millionen Gulden, für die Aktien ein Begebungskours von 65, daher ein Kapital von 3,57 Millionen Gulden projektirt. Nach Fertigstellung der Bahn soll der Betrieb derselben während der ganzen Konzessionsdauer auf Grund eines zu vereinbarenden Betriebsvertrages vom Staate für Rechnung des Konzessionärs gegen Vergütung der eventuell zu pauschalirenden Selbstkosten geführt werden. (Die offizielle Abwehr einer Verdächtigung dieser Konzession bringen wir in dem nächsten Berichte. Anm. des Ref.)

f) Die von der Carl-Ludwigbahn erbetene Konzession für eine Lokalbahn von D e m b i c a über Tarnobrzeg nach N a d b r z e z i e wurde zwar schon ertheilt, die Konzessionsurkunde wurde aber noch nicht publizirt. Ueber dieses schon seit dem Jahre 1883 in Verhandlung stehende Projekt theilt die „N. Fr. Pr." mehrere Daten mit, welchen wir die folgenden entnehmen:

Seinerzeit wurde zur Begründung des Baues der projektirten Linie angeführt, dass das von der Weichsel und dem Sanflusse umschlossene Gebiet den besten Weizenboden Galiziens besitze, aber wegen der ungenügenden Kommunikationsmittel wirthschaftlich nicht entsprechend ausgenutzt werden könne. Ferner wurde darauf verwiesen, dass der Holzverkehr, welcher sich auf dem San bewegt und in die Weichsel geführt wird, wegen des schlechten Wasserstandes und anderer Schifffahrtshindernisse sich sehr schwerfällig abwickelt; da die neue Linie in Nadbrzezie unweit von dem Weichsel-Umschlagplatze Sandomierz endet, so könne der Holzverkehr des Sanflusses übernommen und in Sandomierz an die Weichsel-Dampfschifffahrt abgegeben werden. Diese und andere Momente wurden auch bei den neuesten Verhandlungen geltend gemacht. Die in Rede stehende Linie ist mit einer Länge von 85 km projektirt und würde, wenn man den Voranschlag vom Jahre 1884 mit einem Erfordernisse von 27 558 fl. pro Kilometer zu Grunde legt, cirka 2,44 Millionen Gulden kosten.

Die Strassenbahnen in Oesterreich.

Der Vorstand der statistischen Abtheilung des Handelsministeriums, Hofrath Professor Dr. B r a c h e l l i, veröffentlicht den üblichen Bericht über den Stand der Bahnen in Oesterreich im Jahre 1885. Derselbe hat heuer eine werthvolle Erweiterung erfahren. Er macht zum ersten Male Mittheilungen über den Strassenbahnbetrieb in Oesterreich. Nach denselben bestehen in Oesterreich derzeit 12 Strassenbahn-Unternehmungen, und zwar in Wien und Umgebung, Baden, Linz, Graz, Triest, Prag, Brünn, Krakau und Lemberg. Die Gesammtlänge aller dieser Linien betrug 150 294 m. Das Betriebsmaterial besteht aus 3 588 Pferden, 32 Lokomotiven, 1 113 Personen- und 20 Lastwagen. Auf die Wiener Strassenbahnen entfallen von der Gesammtlänge 40,15 pCt. Was die Zahl der beförderten Personen anbelangt, so steht natürlich auch da die Wiener Pferdebahn obenan. Sie beförderte im Berichtsjahr 40 001 324 Personen, vor sechs Jahren dagegen erst 23 844 064 Personen. Die Neue Wiener Tramwaygesellschaft beförderte 5 511 023 Personen gegen 1 420 878 im Jahre 1880; die Lokalbahn Hietzing-Perchtoldsdorf 358 608, die Badener Pferdebahn 224 055, die Linzer 477 467, die Prager 7 198 283 gegen 2 057 328 im Jahre 1880, die Grazer 1 129 022 gegen 1 202 705 im Jahre 1880. Die letztere ist somit zurückgegangen. Dieselbe merkwürdige Erscheinung tritt auch in Triest zu Tage, wo der Verkehr von 2 025 705 Personen binnen sechs Jahren auf 2 183 001 gesunken ist. Die Brünner Pferdebahn beförderte 880 772, die Krakauer 418 817 und die Lemberger 1 742 508 Personen (gegen 697 439 im Jahre 1880).

Schaftransporte aus Rumänien und Serbien.

Die freundlichere Haltung Rumäniens gegen Oesterreich-Ungarn, welche sich in den gegenwärtig nur vertagten Verhandlungen über den Handelsvertrag zwischen beiden Staaten manifestirt, hat zunächst auf die Ungarische Eisenbahnpolitik gegenüber Rumänien ihren Einfluss ausgeübt. Die Ungarischen Staatsbahnen, welche bisher trachteten, jeden Viehimport und Transit Rumäniens nach und über Oesterreich zu verhindern, haben nunmehr ermässigte Tarife für den Schaftransit von Predeal und Semlin nach Cormons erstellt. Für die Strecke Predeal-Cormons in der Länge von 1 300 km werden pro Waggon 576,5 Frcs., das ist 22,2 kr. pro Waggon und Kilometer, für Semlin-Cormons, 920 km, pro Waggon 400 Frcs., das ist gleichfalls 22,2 Kr. pro Waggon und Kilometer, eingehoben. Dieser wohlfeile Satz wird endlich dem stockenden Kleinviehexport Rumäniens den Abfluss erleichtern.

Konferenz der Eisenbahndirektoren in Wien und Budapest.

In der letzten Konferenz des Jahres 1886 wurde für Oesterreich die Südbahn und für Ungarn die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn als geschäftsführende Verwaltung gewählt. Von wichtigeren Angelegenheiten kamen bei der Wiener Konferenz nur die vor, dass der Antrag des Vereins für kaufmännische Interessen in Wien, dass zum Transport solcher Artikel, welche durch die Winterkälte leiden, heizbare Güterwagen eingeführt werden sollen, einer eingehenden Besprechung unterzogen, und nachdem dieser Vorschlag auch seitens des K. K. Handelsministeriums befürwortet wurde, zur Begutachtung dem technischen Komitee zugewiesen worden ist, mit dem Bemerken jedoch, dass hierdurch den Bahnen keine neuen Lasten entstehen sollen. Von der Budapester Direktorenkonferenz ist auch nur zu berichten, dass die offiziellen Freikarten, deren wir bereits in No. 2 d. Ztg. S. 18 erwähnt haben, aus Gründen der Zweckmässigkeit und Kontrolvereinfachung genehmigt und mit deren Ausfertigung die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn auf 3 Jahre betraut wurde.

Instruktion für das Central-Abrechnungsbüreau.

Auf Grund des in No. 97 d. Ztg. vor. Jahrg. S. 1029 mitgetheilten Statutenentwurfes fanden in Steyr, wo bekanntlich die Einnahmekontrole der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ihren Sitz hat, über die Feststellung der Instruktionen für das Central-Abrechnungsbüreau unter Betheiligung der Vorstände derselben Konferenzen statt, welche in Wien in mehrtägigen Berathungen mit den Kontrolvorständen sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen fortgesetzt wurden. Dieselben führten zu einem günstigen Erfolge, indem der Entwurf dieser Instruktionen bis auf einige mehr redaktionelle Aenderungen angenommen wurde. Mit letztern wurde der General-Direktionsrath A d o l f S e y s c h a b in Steyr mit der weiteren Ermächtigung betraut, dann diesen Entwurf sämmtlichen Bahnverwaltungen zu übermitteln, welcher schliesslich in deren deshalb einzuberufenden Generalkonferenz endgültig festgestellt und mit 1. Mai d. J. zugleich mit der Reform des Central-Abrechnungsbüreaus selbst in Kraft treten soll. Dieselbe wird voraussichtlich eine Reduktion des Personals ermöglichen, welches gegenwärtig in Wien aus ca. 270 und in Budapest etwas über 100 Bediensteten besteht. Wie verlautet, beabsichtigt das Kommunikationsministerium, das Central-Abrechnungsbüreau der Ungarischen Eisenbahnen nach Szegedin zu verlegen. Die Regierung wendete sich diesbezüglich bereits an die Direktion der Ungarischen Staatsbahn, damit dieselbe die Direktionen der übrigen Eisenbahnverwaltungen für dieses Projekt gewinne. Hierüber wird in der Spezialkonferenz der Ungarischen Eisenbahnen entschieden werden. In der letzten gemeinsamen Direktorenkonferenz ist übrigens beschlossen worden, entsprechend dem Antrage der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, die Abrechnungen des Ungarischen Verkehres nach Oesterreich dem Budapester Abrechnungsbüreau zu überweisen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Bei den Kriegsbefürchtungen, welche wir im Eingange dieses Berichtes erwähnten, darf es nicht verwundern, wenn nicht nur die Rentenschuld unserer Monarchie, sondern auch alle von ihr garantirten Bahnpapiere zurückgingen. Der geringere Rückgang anderer Bahneffekten wie Nordbahn (2335), Carl-Ludwig (201,80), Staatsbahn (252,75) u. s. w. waren nur der Erwägung zuzuschreiben, dass diese und andere Bahnen bei einer Mobilisirung erhöhte Personen- und Frachtentransporte erzielen werden. Nur Böhmische Bahnen waren infolge des vorstehenden günstigen Jahresergebnisses ohne Abgeber gesucht, da sich dieselben in festen Händen befinden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 223 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für in der Zeit vom 1. Oktober bis Ende Dezember 1886 bezogene Drucksachen (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 243 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend den Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 244 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Betheiligung des Vereins an den Bestrebungen der Aktiengesellschaft Eureka (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 269 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr in und durch die Niederlande von aus Italien und Spanien herrührenden Lumpen etc. (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 338 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Dienstunfähigkeits- und Sterbens-Statistik für das Erhebungsjahr 1885 (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus Bayern.

Königlich Bayerisches Staatseisenbahnnetz.

⊙ Nach der in No. 1 des „Verordn.- u. Anzeigeblatts für die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten“ vom 1. d. Mts. publizirten Eintheilung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen stellt sich der Umfang des Königlich Bayerischen Staatseisenbahnnetzes mit 1. Januar 1887 wie folgt:

Oberbahnamt Augsburg	386,214 km	mit 65	Stationen,
„ Bamberg	440,995 „	„ 76	„
„ Ingolstadt	394,062 „	„ 59	„
„ Kempten	406,498 „	„ 59	„
„ München	368,029 „	„ 57	„
„ Nürnberg	412,733 „	„ 70	„
„ Regensburg	488,656 „	„ 77	„
„ Rosenheim	519,778 „	„ 75	„
„ Weiden	495,646 „	„ 68	„
„ Würzburg	421,962 „	„ 73	„

Hierzu kommen noch die Lokalbahnen, welche eigenen Betriebsleitungen unterstellt sind mit 187,649 km und 71 Stationen (im weiteren Sinne des Wortes), sodass die Gesammtkilometerzahl des Bayerischen Staatsbahnnetzes 4 522,222 km mit 750 Stationen beträgt.

Lokalbahnen Münchberg-Helmbrechts, Oberdorf-Füssen und München-Wolfratshausen-Leoni.

Die Lokalbahn Münchberg-Helmbrechts, 9,739 km lang, mit dem Halteplatz Hildbrandsgrün, der Haltstelle mit Güterdienst Wüstenselbitz und der Haltstelle mit Güterdienst: Helmbrechts wird vorerst provisorisch betrieben.

Der Lokalbahnbau- und Betriebs-Unternehmungsfirma Lechner und Krüzner in München ist durch Entschliessung des Königlichen Staatsministeriums die Konzession zur Projektirung einer Lokalbahn von Oberdorf nach Füssen in der Richtung der bestehenden Staatsstrasse auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt worden.

Der Bankier Siegf. Klopfer erhielt für sich und ein Konsortium unterm 8. d. Mts. von der Staatsregierung die finanzielle Genehmigung zum Bau der schmalspurigen Lokalbahn von München nach Wolfratshausen und Leoni (Rottmannshöhe). Nach erfolgter technischer Prüfung der nunmehr vorzunehmenden Tracirung wird die definitive Bestätigung ertheilt und dann sofort der Bau in Angriff genommen werden. Die Fertigstellung der halben Strecke ist noch im Laufe dieses Sommers zu erwarten.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Sekundärbahnen.

a) Cronberger Eisenbahn.

Der Personen- und Güterverkehr dieser 9,7 km langen, normalspurigen Sekundäreisenbahn hat im Betriebsjahre 1885 wiederum eine erfreuliche Steigerung erfahren, insbesondere gilt dies bezüglich des Güterverkehrs. Es wurden zusammen 307 039 (gegen 302 446 in 1884) Personen und 5 997 (gegen 4 646) t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 84 886 (gegen 84 041) ℳ, diejenigen aus dem Güterverkehre 8 411 ℳ (gegen 6 508) ℳ. Der Bruttoertrag einschliesslich des Vortrages aus 1884 bezifferte sich auf 99 763 (gegen 95 875) ℳ und hat somit ein Plus von 3 888 ℳ ergeben. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 64 988 (gegen 65 005) ℳ, sie sind also trotz gesteigerter Frequenz herabgemindert. Von dem Betriebsüberschuss waren noch zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 9 750 ℳ, zur Amortisation derselben 1 250 ℳ, zur Rücklage in den Erneuerungsfonds 10 057 ℳ, in den Betriebsreservefonds 507 ℳ und in den gesetzlichen Bilanzreservefonds 661 ℳ zu bestreiten, so dass sich die Summe sämmtlicher Ausgaben auf 87 213 ℳ und daher der verfügbare Ueberschuss auf 12 550 ℳ belief. Derselbe wurde zur Zahlung einer 4 pCt. Dividende an die Prioritäts-Stammaktien mit 12 000 ℳ und zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 308 ℳ verwandt, der verbleibende Rest wurde mit 242 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen.

b) Broelthaler Eisenbahn.

Bei der allgemein eingetretenen Geschäftsstille hat der Güterverkehr auf dieser schmalspurigen Bahn einen Rückgang erlitten und betrug die Gesammteinnahme im Betriebsjahr 1885 nur 86 362 ℳ. Dieselbe resultirte aus den Einnahmen für den Transport von 23 748 t Güter mit 55 594 ℳ, für die Beförderung von 45 208 Personen mit 27 449 ℳ, für Vergütung der Beförderung von Postsachen mit 2 192 ℳ, für Viehtransporte mit 728 ℳ und für Lagerplatzmiethen mit 399 ℳ. Jede Tonne Gut legte durchschnittlich 21,08 km zurück und betrug die Einnahme hierfür 2,31 ℳ, jeder der beförderten Reisenden durchfuhr durchschnittlich 13,94 km und erbrachte 0,60 ℳ. Die verminderte Frequenz gestattete an den Ausgaben Ersparnisse zu erzielen und zwar betrugen die Ausgaben 60 805 (gegen 67 010) ℳ und daher die Ersparniss 6 205 ℳ. Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen ergab sich ein Ueberschuss von 25 557 ℳ. Derselbe wurde verwandt zur Zinszahlung an Kreditoren mit 10 683 ℳ, zu Abschreibungen mit 871 ℳ, zur Ausgabe für Erneuerungen mit 4 948 ℳ, zur Ueberweisung an den Erneuerungsfonds mit 812 ℳ, an den Reservefonds I mit 453 ℳ, an den Reservefonds II mit 510 ℳ. Der verbleibende Rest von 7 280 ℳ wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

c) Kaysersberger Thalbahn.

Die Kaysersberger Thalbahn besteht aus den schmalspurigen Linien Colmar-Schnierlach 20 km (davon wurde die Strecke Colmar-Kaysersberg am 20. Januar 1885 und die Reststrecke Kaysersberg-Schnierlach erst am 1. Dezember 1885 eröffnet), Colmar-Horburg am 1. Dezember 1885 eröffnet 4,51 km (wovon die 2,42 km lange Strecke Colmar-Kanalhafen normal- und schmalspurig ist) und Colmar-Winzenheim ebenfalls am 1. Dezember 1885 eröffnet 4,63 km. Von diesen Strecken waren im Jahre 1885 die Linien Colmar-Kaysersberg 11 Monate, die ganze Strecke Colmar-Schnierlach 1 Monat, die Strecken Colmar-Horburg und Colmar-Winzenheim je 1 Monat im Betriebe, wie solches aus den vorstehend angegebenen Eröffnungstagen sich ergibt. Auf diesen Strecken wurden während dieser Betriebszeit 209 908 Personen und 9 233 t Güter befördert und 1 525 771 Personenkm und 96 790 tkm zurückgelegt. Die Gesammteinnahmen betrugen 84 075 ℳ, hiervon entfielen auf den Personen- und Gepäckverkehr 64 770 ℳ, auf den Güterverkehr 17 354 ℳ und auf Sonstiges 1 950 ℳ. Die Ausgaben umfassten 52 073 ℳ, von denselben kommen auf die allgemeine Verwaltung 5 200 ℳ, auf die Bahnverwaltung 5 761 ℳ und auf die Transportverwaltung 41 112 ℳ. Der erzielte Ueberschuss bezifferte sich somit anf 32 002 ℳ.

Aus Russland.

Transkaspische Bahn.

Die Transkaspische Bahn ist (wie wir bereits in No. 1 S. 7 mitgetheilt) seit Anfang des vorigen Monats bis zum Amu-Darja, d. h. also bis in das Khanat Buchara hinein, fertiggestellt. Ueber die Eröffnung der Strecke von Merw bis dorthin bringt die Deutsche „St. Petersburger Zeitung“ aus der genannten Stadt eine interessante Korrespondenz, aus welcher wir folgendes entnehmen:

Vorüber sind die Tage der Eröffnungsfeierlichkeiten der Eisenbahn bis zum Amu-Darja (Oxus) und wahrlich, an Strapazen fehlte es nicht. Schon die Hinfahrt glich einem Argonautenzuge. „Wer kennt die Völker? Nennt die Namen? Die gastlich dort zusammen kamen.“

Und was gab es alles zu sehen? Eine neue Welt erschloss sich den Blicken der Beobachter, origineller als der Tumult auf einem Schützen- und Turnerfeste im Herzen Deutschlands, und bunter als eine Pantomime im Cirkus. — Die Bucharei ist jedenfalls das kultivirteste Land in Mittelasien und daher wohl auch das reichste, die Felder sind gut bestellt und die Berieselung derselben recht sinnreich ausgeführt.

Der Fluss Amu-Darja gleicht der Wolga, ist aber nicht so tief, wenigstens bei Tschardshui, zudem scheint er mit der Wolga die vielen Inseln gemein zu haben und das Ausspülen des Westufers und die Anschwellung des Ostufers, was ja auch allen Flüssen Europas eigen ist. — Die Breite des Amu-Darja ist daher ganz verschieden; wo die Inseln entstanden sind, wäre dieselbe ganz gewaltig zu nennen, dagegen sind Stellen, wo die Breite auf 100 bis 150 Faden beschränkt ist. Das Wasser ist gleich dem Wolgawasser von gelblich-rother Farbe, erzeugt durch den Lehmgehalt desselben; die Abströmung recht stark und wieder der Wolga gleichend, stärker am Westufer, das höher gelegen als das andere, das niedriger ist.

Die offizielle Eröffnung am 30. November 1886 bildete der dritte Eisenbahnzug, mit welchem Se. Excellenz der General-lieutenant Komarow, — leider durch eine Verspätung, erst bei einbrechender Dunkelheit eintraf. Der Bucharische Beg, die höchste lokale Autorität hatte einen offiziellen Empfang mit obligatem Diner improvisirt und waren vor seinem Hause in

Hufeisenform vielleicht 100 Mann Infanteristen, in gelben Beinkleidern, rothen Hemden (nach Europäischer Art in die Beinkleider gesteckt), Stiefeln und grossen schwarzen Fellmützen — die ganze Uniform bildend — mit alten, einläufigen Vorderladern bewaffnet, aufgestellt, die von weiten allem, nur nicht Soldaten ähnlich sahen. Das Mittagessen war ebenfalls dem Europäer fremdartig: — Hammel — Fasanen — Rindfleisch in Stücken geschnitten und gebraten lagen zusammen mit allen möglichen Süssigkeiten in einer Schüssel von Silber und konnte jeder sich beliebig bedienen; natürlich suchte jeder Europäer nach beendigter Tafel eine kleine Nachmahlzeit sich zu verschaffen, was auch in den fahrenden Restaurationen, welche je eine die Eisenbahnzüge begleiteten, leicht gefunden wurde. Abends wurde ein Ball von General Annenkow in der Stadt Tschardshui in der Wohnung des Russischen Konsuls gegeben, bei welcher Gelegenheit der Beg die bekannte Frage wieder äusserte, welche Vergütung den Damen für das Tanzen gezahlt werde?

Am 1. Dezember war grosser Empfang im Schlosse, welches hoch auf einem Berge, eine schöne Aussicht bietend, in der Stadt Tschardshui gelegen ist, sonst aber sich weder durch Originalität noch Architektur auszeichnet. Vor demselben stehen 7 Bronzekanonen, deren Gestell schwerlich das Abfeuern der Geschütze erlauben würde, ohne das Zeitliche zu segnen und doch scheinen die Soldaten des Emirs gerade auf diese Mordinstrumente ganz besonders stolz zu sein.

Mit einem grossen Pferderennen wurde diese Festlichkeit beendet und folgte dann ein Diner vom Russischen Konsul den Gästen gegeben.

Der 2. Dezember war gleichsam ein Rasttag, aber mehr gezwungener Massen als freigewählt, weil die Bahnstrecke bis zum Amu-Darja (8 Werst von der Stadt Tschardshui) trotz aller Anstrengungen nicht früher fertiggestellt werden konnte und wurde daher von fast allen Anwesenden durch Ankauf kleiner und grosser Denkwürdigkeiten auf dem Bazar verwandt. Auf dem Bazar sieht man vereint das volle Bild des morgenländischen Lebens: hier die Mühle, dort der Handwerker, hier die Schlächterei, dort die Schule, hier der Schmied, dort die Moschee u. s. w., alles bunt durch einander und wie in einen Knäuel verwickelt.

Am 3. Dezember gegen 10½ Uhr Morgens setzte sich der ganze Eisenbahnpark mit 4 Lokomotiven, welche in der Mitte des Zuges und an den Enden sich befanden, wohl gegen 2 Werst lang, in Bewegung und langten wir nach einer Stunde Fahrt ans Ufer des Amu-Darja, woselbst Feldgottesdienst, Speisung der Soldaten, Stapellauf zweier kleiner Dampfschiffe, Bootfahrt, Uebergabe und Empfang der Geschenke von seiten der Bucharen und der Russischen Generale Komarow und Annenkow stattfand, worauf um 5 Uhr Nachmittags die Abfahrt des ersten Eisenbahnzuges erfolgte, dem die andern allmählich folgten, so dass Abends 9 Uhr der letzte Zug nach Merw zurück ging.

Nach Mittheilungen der „Turkestanskija Wedomosti" soll mit dem Bau der Eisenbahn von Tschardshui (am Amu-Darja) bis Samarkand im Februar dieses Jahres begonnen werden. — Es steht also Russland eine bedeutsame Erweiterung seines Mittelasiatischen Eisenbahnnetzes bevor.

Russische Staatsfinanzen.

Der Russische Reichskontroleur hat den Abschluss des Staatshaushalts für das Jahr 1885 (Ausführung des 1885er Budgets) dieser Tage veröffentlicht. Nach den nunmehr vorliegenden endgültigen Zahlen sind im ordentlichen Staatshaushalt, welcher im Voranschlage als Endergebniss des Verhältnisses der Einnahmen zu den Ausgaben einen Fehlbetrag von nur 7¾ Millionen Rubel in Ansatz brachte, die Einnahmen um 17¾ Millionen Gulden hinter dem Voranschlage zurückgeblieben. Der Ausfall wäre nach der Darstellung der „Magd. Ztg." noch erheblich grösser gewesen, wenn nicht eine Anzahl Konten, welche theilweise ein aussergewöhnliches Gepräge tragen, einen Mehrbetrag von im ganzen 29½ Millionen Rubel gegen die Voranschläge ergeben hätten. Beispielsweise sei erwähnt, dass von dieser Summe 1 600 000 R. auf die Zuckersteuer entfallen. Die dabei vorgenommenen Buchungen sind aber derartig, dass eigentlich anstatt der Mehreinnahme von 1 600 000 R. ein Ausfall von mindestens 1¼ Millionen Rubel hätte verrechnet werden müssen. Der Reichskontroleur bemerkt nämlich, dass die 2 870 217 R., welche auf die während des Jahres 1885 ausgeführten 4 115 718 Pud Zucker an Steuer rückerstattet wurden, aus ausserordentlichen Krediten im Jahre 1885 und 1886 bedeckt sind. Nach Abzug dieser Summe würde die Zuckersteuer anstatt der im Abschlusse verrechneten 13 862 592 R. nur 10 992 375 R. ergeben haben. Wenn man ausserdem noch die für unmittelbare Zucker-Ausfuhrprämien verausgabten Summen einschliesst, würde das Ergebniss sich noch wesentlich ungünstiger stellen. Nicht weniger als 22 Rubriken haben gegenüber dem Budget Einnahmeausfälle von zusammen 47 400 000 R. zu verzeichnen. Darunter befinden sich fast alle hauptsächlichen Einnahmequellen des Russischen Staates. Wir heben hervor, dass die Getränkesteuer um 15 Millionen Rubel hinter dem Voranschlage zurückgeblieben ist, die Einnahme aus den Einfuhrzöllen um 11½ Millionen, das Erträgniss der Grund- und Forststeuer um 8¾ Millionen, der Eingang aus den Bauern-Loskaufszahlungen um 3,1 Millionen. Der Reichskontroleur beschäftigt sich eingehend mit den Zolleinnahmen, welche sich im Jahre 1885 nur auf 95 Millionen Rubel beziffert haben. Er kann nicht umhin, einzugestehen, dass die seit dem Jahre 1879 vollzogenen umfassenden Zollerhöhungen, soweit sie neben Schutzzollzwecken auch auf die Erreichung von fiskalischen Mehreinnahmen abzielten, den Erwartungen in keiner Weise entsprochen haben. Im Vergleich zu den Zolleinnahmen des Jahres 1879 habe man eine Einnahmesteigerung in Höhe von ungefähr 30 Millionen Rubel erwarten dürfen; thatsächlich aber betrage der Zuwachs nur 2 Millionen Rubel. Es ist von Interesse, diese Ausführungen des Reichskontroleurs festzunageln; sie beweisen zur Genüge, dass man Russischerseits nicht mehr in der Lage ist, die mit der denkbar grössten Rücksichtslosigkeit vollzogenen Zollerhöhungen mit finanziell-fiskalischen Gründen zu rechtfertigen. Um die geringe Wirkung der Zollerhöhungen zahlenmässig zu erklären, weist der Reichskontroleur auf den Rückgang des gesammten Russischen auswärtigen Handels, namentlich des Einfuhrhandels seit 1879 hin. Von 1879—1885 habe betragen (im Europäischen Handel ausschliesslich die Umsätze mit Finnland):

Jahr	Die Einfuhr Rbl.	Die Ausfuhr Rbl.
1879	562 087 000	613 530 000
1880	579 733 000	500 664 000
1881	485 010 000	547 845 000
1882	527 512 000	667 443 000
1883	519 137 000	627 419 000
1884	491 649 000	553 693 000
1885	385 697 000	504 784 000

Wie sich die Abnahme der Einfuhr auf die wichtigsten Handelsartikel vertheilt, zeige die nachstehende Uebersicht:

	Betrag der Einfuhr in tausenden Pud:		
	1883	1884	1885
Thee	907	889	770
Getränke	988	1 062	740
Tabak	88	83	78
Salz	9 470	5 330	2 648
Unverarbeitete Metalle	22 962	24 456	18 970
Olivenöl	1 490	1 400	1 096
Wolle	611	503	626
Baumwollengarne	226	166	172
Leuchtöl	449	269	134
Fabrikate aus Stahl, Eisen und Blech	1 718	1 473	1 224
Maschinen	1 858	1 590	1 376
Wollfabrikate	69	56	51
Baumwollfabrikate	61	49	44
Leinen- und Hanffabrikate	222	290	369
Seidenfabrikate	5	5	5

Durch diese Zahlen wird das finanzielle Missergebniss der Zollerhöhungen nur äusserlich erklärt, während eben diese Zollsteigerungen den Rückgang des auswärtigen Russischen Handels hauptsächlich verschulden.

Kongress der Russischen Eisenbahnen.

Zu der Mittheilung in No. 1 S. 6 d. Ztg. wird uns folgende Berichtigung mitgetheilt:

Herr Feldmann ist nicht Leiter des Generalkongresses sämmtlicher Russischen Bahnen, sondern dessen Geschäftsführer.

Die Herren Polowzew und Gerngross sind zu Mitgliedern des Eisenbahnkomitees beim Bautenministerium seitens der Eisenbahnen erwählt worden. Nach dem, im Juni 1885 emanirten Eisenbahngesetz (allgemeines Statut der Russischen Eisenbahnen) steht nämlich dem Bautenminister ein Conseil zur Seite, aus Beamten verschiedener Ressorts bestehend (zwei vom Bautenministerium, und je einem von den Ministerien: der Finanzen, der Justiz, der innern Angelegenheiten, der Reichsdomänen, des Kriegs und der Reichskontrole), ferner aus zwei Delegirten seitens der Privateisenbahnen, desgleichen zwei von seiten des Handels und des Fabrikwesens, zwei von seiten der Landwirthschaft und der Montanindustrie erwählt.

Als Delegirte der Privateisenbahnen sind nun in das besagte Conseil die Herren Gerngross, Präsident des Verwaltungsrathes der Orel-Witebsker und Polowzew, Präsident des Verwaltungsrathes der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, vor einem Jahre gewählt worden, und war das Diner der Dankbarkeitsausdruck für die, im Laufe des ersten Jahres von der Existenz des Conseils, geleisteten Dienste.

Eisenbahnfusion.

Wie die „Now. Wr." wissen will, hätte der Finanzminister dem Reichsrath ein Projekt unterbreitet betreffs Fusion der

Rjashk-Wjasma, Rjashk-Morschansk und Morschansk-Ssysran Eisenbahn. Der Plan sei derart gedacht, dass der Staat, welcher seit Oktober 1886 das Recht hat, die von ihm bedingungslos garantirte Rjashk-Morschansk Eisenbahn zu übernehmen, diese Bahn verstaatlicht und sie mit den beiden anderen genannten Bahnen, für welche die für dieselben nur bedingte 5 pCt. Garantie im April 1887 abläuft, vereinigt, wobei den Aktien der Rjashk-Wjasma und der Morschansk-Ssysran Eisenbahn künftig eine Garantie von höchstens 3 pCt. bewilligt werden soll. Bestätigung der Meldung bleibt abzuwarten. Bei diesem Anlass erinnert das Blatt daran, dass der Staat schon seit 1885 zum Rückkauf der Rjäsan-Koslow Eisenbahn berechtigt ist und dass ihm von 1887 ab auch das Rückkaufsrecht für die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft zusteht.

Das Australische Verkehrswesen 1885.

Am 1. November 1886 hat der verdiente und in weitesten Kreisen bekannte Regierungsstatistiker von Victoria, Henry Heylyn Hayter, seine alljährliche statistische Zusammenstellung (Australasian Statistics for the year 1885) vollendet und dem Staatssekretär überreicht. Wir entnehmen diesem eben eingetroffenen Bericht folgende offizielle Zahlen über das Verkehrswesen der Australischen Kolonien einschliesslich Tasmaniens und Neu-Seelands:

Eisenbahnen 1885

Name der Kolonie	am Schluss des Jahres: Eisenbahnen im Betrieb: Länge	Kapitalanlage im ganzen	Kapitalanlage Durchschnitt pro Kilometer	Eisenbahnen im Bau	während des Jahres: Bruttoeinnahme	Betriebskosten	Nettoeinnahme	Verhältniss der Nettoeinnahme zur Kapitalanlage
	km	ℳ	ℳ	km	ℳ	ℳ	ℳ	pCt.
Victoria	2 697	457 022 820	169 456	220	43 638 640	25 548 500	18 090 140	4,07
Neu-Süd-Wales	2 860	531 835 620	185 956	655	43 487 360	29 163 060	14 324 300	3,07
Queensland	2 308	189 693 080	82 189	898	13 830 820	8 882 800	4 948 020	2,73
Süd-Australien	1 711	145 902 040	85 274	1 155	12 877 000	8 144 960	4 732 040	3,25
West-Australien	296	10 015 000	37 216	32	543 580	563 760	— 20 180	— 0,23
Tasmanien	413	40 194 240	97 322	298	2 538 100	2 223 340	314 760	0,83
Neu-Seeland	2 662	246 981 640	92 818	417	20 948 360	13 806 800	7 141 560	2,96
Gesammtsumme	12 947	1 597 038 800	123 350	3 675	137 863 860	88 333 220	49 530 640	3,24

Posten 1885

Name der Kolonie	Zahl der Postanstalten	Zahl der ein- und ausgelaufenen Briefe und Postkarten	Zahl der ein- und ausgelaufenen Zeitungen	Einnahme	Ausgabe
				ℳ	ℳ
Victoria	1 384	36 061 880	16 277 108	5 816 760	9 761 340
Neu-Süd-Wales	1 115	39 351 200	25 567 400	6 323 440	7 519 300
Queensland	623	9 776 407	8 794 633	1 953 020	4 070 680
Süd-Australien	555	13 158 626	6 070 227	2 177 900	3 926 680
West-Australien	80	1 440 600	1 034 400	240 780	597 020
Tasmanien	246	4 472 506	3 560 367	523 400	750 060
Neu-Seeland	1 011	37 149 788	14 233 878	5 353 420	3 425 640
Gesammtsumme	5 014	141 411 607	75 538 013	22 388 720	30 050 720

Telegraphen 1885

Name der Kolonie	am 31. Dezember: Länge der Linien (Pole) im Betrieb	im Bau	zusammen	Drahtlänge im Betrieb	während des Jahres: Anzahl der ein- und ausgelaufenen Telegramme	eingenommener Betrag
	km	km	km	km		ℳ
Victoria	6 355	63	6 418	15 477	1 624 666	1 756 040
Neu-Süd-Wales	16 659	246	16 905	31 967	2 625 992	3 823 840
Queensland	12 123	1 191	13 314	19 778	1 222 191	1 640 740
Süd-Australien	8 603	—	8 603	15 092	713 379	1 749 920
West-Australien	3 595	1 440	4 035	3 682	116 977	99 700
Tasmanien	2 631	95	2 726	3 333	218 155	399 700
Neu-Seeland	7 182	320	7 502	17 591	1 774 273	1 758 360
Gesammtsumme	57 148	3 355	60 503	106 920	8 295 633	11 228 300

Amerikanische Korrespondenz.

Westlicher Wagen-Verwiegungsverband.

In der sechsten Jahresversammlung dieses Verbandes, welcher die Verwiegung sämmtlicher zur Versendung kommender Wagenladungen behufs richtiger Frachtberechnung zum Zweck hat, wurde mitgetheilt, dass in dem mit dem 31. August dieses Jahres endigenden Geschäftsjahr von den Verbandsverwaltungen 721 188 Wagenladungen (gegen 634 222 im Vorjahr) und im ganzen seit 1. September 1880, dem Gründungstage des Vereins, 3 513 748 Wagenladungen zur Verwiegung gekommen sind. Den für die Bahnen erzielten Frachtvortheil erachtete man bei der stattgefundenen Erörterung mit 5 D. für den Wagen eher zu niedrig als zu hoch und man würde danach durch die Verwiegung für die vereinigten Bahnen eine Frachteinnahme von 3 605 940 D. für das letzte Geschäftsjahr, bezw. 17 568 640 D. während des Bestehens des Vereins erzielt haben.

Niedrige Vorort-Fahrpreise in Newyork.

Die Pensylvania, die Newjersey Central und die Erie Eisenbahn haben, dem Verlangen der Handelskammer von Newark, N. J., entsprechend, ein System niedriger Arbeiterbillets zwischen diesem Orte und Newyork angenommen. Der festgesetzte Preis ist 10 Cts. (= 42 ₰); die Spezialbillets werden in Päckchen von 10 Stück ausgegeben und gelten für jeden, Newark bis Morgens 7, und jeden, Newyork zwischen $5^1/_2$ und $7^1/_2$ Uhr Nachmittags, bezw. an Sonnabenden $4^1/_2$ und $7^1/_2$ Uhr Nachmittags verlassenden Zug. Der gewöhnliche Preis zwischen Newark und Newyork beträgt 20 Cts. für einfache und 30 Cts. für Hin- und Rückfahrt (round-trip-ticket). Der Einheitssatz für die neuen Billets stellt sich auf etwa $1^1/_4$ Cts. für die Meile (= etwa 3,3 ₰ für das Kilometer) und ist eine Kleinigkeit höher als der Satz für Monatsbillets; der einzige Vortheil bei den ersteren ist der, dass der Käufer nie mehr als 1 D. gleichzeitig auszugeben braucht.

Die Pensylvania-Bahn hat das neue System bis Elisabeth, 5 Miles jenseits Newark, ausgedehnt, jedoch so, dass für 1 D. nur 7 Spezialbillets gegeben werden, die einzelne Fahrt also etwa auf 14 Cts. zu stehen kommt.

Gerichtliche Entscheidung gegen Kommissariatsfestsetzung.

Das Vereinigte Staaten-Bezirksgericht hat auf die Beschwerde des Receiver der Vicksburg und

Meridian Eisenbahn über die von dem Eisenbahn-Kommissariat des Staates Mississippi getroffene Festsetzung der Fahr- und Frachtpreise dieser Bahn folgende Entscheidung gefällt:

Mit Rücksicht darauf, dass laut der vorgelegten Nachweise über die Einnahmen und die Ausgaben für den Betrieb und die Unterhaltung u. s. w. in den letzten 6 Monaten bei der genannten Bahn ein Ausfall von beinahe 40 000 D. entstanden ist und bei Innehaltung der von dem Eisenbahnkommissariat festgesetzten Fahrgelder und Frachtsätze dieser Verlust voraussichtlich nicht wieder eingebracht werden kann, hat das Gericht beschlossen, dem Receiver aufzutragen, einen neuen Tarifentwurf für Güterbeförderung zwischen Orten innerhalb des Staats dem Kommissariat zur Prüfung vorzulegen. Bei dem Entwurf soll jede Begünstigung einzelner Personen oder Ortschaften vermieden und es sollen die Beförderungssätze so bemessen werden, dass unter Berücksichtigung des bisherigen und des künftig zu erwartenden Verkehrs aller Art die Einnahmen sich so gestalten können, dass alle nothwendigen, in dem Urtheil genau bezeichneten Ausgaben voraussichtlich voll gedeckt werden. Gleichzeitig hat das Gericht die Festsetzung des Kommissariats bestätigt, wonach der Personengeld-Einheitssatz 3 Cts. für die Meile (= 7,92 ₰ pro Kilometer) betragen soll.

Wetterdienst der Union Pacific-Eisenbahn.

Die Union Pacific-Eisenbahn hat jetzt die Einrichtungen zu einem Wetterdienst, ähnlich dem bei der Bundesregierung üblichen, auf ihrem ganzen Netz vollendet. Sie hat 32 Stationen hierzu bestimmt; neun davon sollen I. Klasse sein, ausgerüstet mit einer vollen Zahl von Beobachtungsinstrumenten. Ferner gibt es 9 Stationen II. Klasse. Zwei Beobachtungen, 4 Uhr Morgens und 4 Uhr Nachmittags, sollen täglich gemacht und dem Hauptquartier in Omaha, Nebr., mitgetheilt werden. Die Züge sollen ausgerüstet und betrieben werden gemäss der Wetterrapporte.

Der mit der Leitung dieses Dienstzweiges beauftragte Beamte ist Lieutenant Jos. Powell vom Bundes-Signaldienst. Sein Gehalt wird von der Regierung bezahlt Alle sonstigen Kosten trägt dagegen die Eisenbahngesellschaft. Die Chicago und Northwestern-Eisenbahn und die Central Pacific-Eisenbahn sind eingeladen, sich der Union Pacific-Eisenbahn derart anzuschliessen, dass ein Durchgangs-Wetterdienst zwischen San Francisco und Chicago hergestellt würde.

Neue Art der Vervielfältigung.

Zum Kopiren von Zeichnungen ist ein neues Verfahren eingeführt, welches gewisse bedeutende Vortheile über Blaudruck bietet, mindestens bei einem grossen Theile von Zeichnungen, und gleichzeitig statt des Hektographen und der elektrischen Feder zum Vervielfältigen von Briefen u. s. w. mit Nutzen verwendet wird. Es kann mit zwei Worten beschrieben werden als vereinfachte Lithographie. An Stelle eines schweren Steines wird ein Blatt geölten Papiers benutzt, welches mittels einer Handwalze bei jedem Abdruck für so viele Exemplare, als gewünscht, entfärbt wird, aber nur einmal verwendet werden kann. Das Papier ist aber sehr billig und ein neues „lithograph" Papier kann zu jeder beliebigen Zeit mittels eines übergestreuten Pulvers von einem alten Abdruck präparirt werden.

Die Originalzeichnung oder -Schrift wird auf beliebigem Papier mit einer besonderen, der gewöhnlichen ähnlichen Tinte, welche in Zeichenfedern gebraucht werden kann, hergestellt; davon wird dann eine Matrize gebildet, welche eine oftmalige Auffärbung gestattet. Der Vorgang ist reinlich und nicht zeitraubend und der Apparat nicht theuer. Derselbe ist eingeführt von der Autocopist Co. No. 3. Thomas Street, Newyork.

Eine Kabelbahn in Newyork.

Die Direktoren der Third Avenue Eisenbahngesellschaft beabsichtigen den Uebergang vom Pferde- zum Kabelbahnsystem. Die 3. Avenuelinie war früher die ergiebigste der Stadt, aber sie hat neuerlich bedeutende Einnahmeausfälle erlitten, theils durch die Hochbahn, theils durch den Strike ihrer Leute, während dessen das Publikum zum grossen Theil im Unwillen sich von ihr abwandte. Die Direktoren halten daher eine Ermässigung der Betriebskosten für nothwendig und glauben solche durch das Kabel erreichen zu können.

Zunahme des Personenverkehrs einer Bostoner Eisenbahn.

Nach einem Jahresbericht der Boston und Providence Eisenbahn für 1885/86 hat dieselbe, nachdem sie seit 1876 eine bedeutende Herabsetzung ihrer Beförderungspreise hat eintreten lassen, im letzten Geschäftsjahre durch die grössere Benutzung ihrer Bahn die früheren Erträge wieder erreicht. Die folgende Vergleichung ergibt hierüber das Nähere. Zu bemerken ist noch, dass Anlagekapital und Meilenlänge im Jahre 1876 die gleichen waren als jetzt.

	1885/86	1875/76	Ab- oder Zunahme	pCt.
Zahl der Lokomotiven	58	42	+ 16	+ 38,1
„ „ Personenwagen . . .	158	92	+ 66	+ 71,7
Gefahrene Personenzugmeilen	745 626	533 037	+ 212 589	+ 39,9
Beförderte Reisende .	6 119 906	3 475 378	+ 2 144 528	+ 76,1
Personenmeilen. . .	57 990 700	37 948 007	+ 20 042 698	+ 52,8
Brutto-Personengeldeinnahme . . . D.	1 084 013	871 215	+ 212 798	+ 24,4
Einnahme pro Personenmeile . . Cts.	1,87	2,30	— 0,43	— 18,7

In 10 Jahren hat also die Zunahme der Reisenden an Zahl 76 pCt. erreicht, während die der Bruttoeinnahme nur $24^1/_2$ pCt. gewesen ist. („Railr. Gaz.") H.

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Betreten der Eisenbahnhöfe in Bayern. Zu den Räumen der Bahnhöfe, welche ohne besondere Erlaubniss der Bahnverwaltung zu gewerblichen Zwecken nicht betreten werden dürfen, gehören nicht blos die Gebäude und Perrons, sondern alle im Bereiche des Bahnhofs gelegenen Räume.** Thatbestand: Von der Strafkammer wurde auf Grund der Feststellung, dass der Angeklagte am 1. und 2. September 1885 den bestimmungsgemäss dem Publikum geöffneten Raum des Eisenbahnhofs zu Forchheim zu gewerblichem Zwecke, nämlich um Reisenden sein Fuhrwerk anzubieten, ohne besondere Erlaubniss der Eisenbahnverwaltung betreten hat, indem er sich in den von einer lebenden Hecke umgebenen Bahnhof, dessen Grenze am Eingange durch eine Palissade gekennzeichnet ist, und auf der Bahnhofsstrecke bis zu dem für die Postfuhrwerke bestimmten Platze begab, und da die Reisenden ansprach, und dass er wusste, es sei dieses verboten, die Berufung des Angeklagten gegen das ihn wegen zweier Uebertretungen bahnpolizeilicher Vorschriften nach Artikel 88 Absatz 2 des Polizei-Str.-G.-B's in Verbindung mit der oberpolizeilichen Vorschrift vom 21. April 1881, die Aufrechterhaltung der Ordnung auf den Eisenbahnhöfen betreffend, verurtheilende schöffengerichtliche Urtheil verworfen. — Die hiergegen vom Angeklagten eingelegte, auf Verletzung der vorbezeichneten gesetzlichen Bestimmungen gestützte Revision ist nicht begründet: „Nach Artikel 88 Absatz 2 des Bayer. Poliz.-Str.-G.-B's vom 26. Dezember 1871 unterliegen Uebertretungen der oberpolizeilichen Vorschriften über die Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Eisenbahn und in den Bahnhöfen einer Geldstrafe bis zu 30 ℳ. Oberpolizeiliche Vorschriften können gemäss Artikel 7 des Poliz.-Str.-G.-B's von den zuständigen Staatsministerien für den Gesammtumfang des Staatsgebietes erlassen werden. Von dieser Befugniss hat das hierzu gemäss § 2 Ziff. 1 litt. a der Kgl. Verordnung vom 1. Dezember 1871, die Formation der Kgl. Staatsministerien betr. (Reg.-Bl. 1871 S. 183), zuständige Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Aeusseren dadurch Gebrauch gemacht, dass es am 21. April 1881 die im Gesetz- und Verordnungsblatte S. 364 veröffentlichte, die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Bahnhöfen betreffende oberpolizeiliche Vorschrift auf Grund des Artikel 88 Absatz 2 des Poliz.-Str.-G.-B's erliess: ‚Die bestimmungsgemäss dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume der Bahnhöfe dürfen ohne spezielle Erlaubniss der Bahnverwaltung zu gewerblichen Zwecken nicht betreten werden, insbesondere nicht von Gasthofbediensteten, Kutschern, Zeitungs- und Viktualienverkäufern und dergl.' — Diese ortspolizeiliche Vorschrift bildet sonach eine Ergänzung des Art. 88 Absatz 2 des Poliz.-Str.-G.-B's, deren Uebertretung der in dieser Gesetzesstelle vorgesehenen Strafe unterliegt, und da die festgestellten Thatsachen den Thatbestand zweier solcher Uebertretungen erschöpfen, so ist die Verurtheilung des Angeklagten mit Recht erfolgt und beruht das angefochtene Urtheil nicht auf einer Verletzung des Gesetzes. — Mit Unrecht wird in der Revision behauptet, es seien unter den Räumen des Bahnhofes, welche ohne Erlaubniss der Bahnverwaltung nicht betreten werden dürfen, nur Bahnhofsgebäude und Perron, nicht aber die ausserhalb befindlichen, zu diesen Räumen führenden, wenngleich dem Eisenbahnfiskus gehörigen Strassen oder Plätze zu verstehen. Für eine solche Behauptung ist weder im Artikel 88 des Poliz.-Str.-G-B's, noch in der oberpolizeilichen Vorschrift vom 21. April 1881, welche allgemein von Bahnhöfen und Räumen der Bahnhöfe sprechen, sohin keinen zum Bahnhofsgebiete gehörigen Raum ausnehmen, eine Berechtigung zu finden. — Die Feststellung, dass die innerhalb des Bahnhofrayons, dessen Grenze am Eingange durch eine Palissade gekennzeichnet ist, gelegene Bahnhofsstrasse als ein bestimmungsgemäss dem Publikum geöffneter Raum des Bahnhofs sich darstellt, lässt daher einen Rechtsirrthum nicht erkennen." — (Erk. des Ober-Landesgerichts zu München vom 1. Juni 1886; Samml. der Entsch. Bd. IV. S. 93 ff.).

Verschiedenes.

Der Russische Minister der Verkehrswege, Possjet, welcher zugleich Generaladjutant des Kaisers und Admiral ist, beging am 4. Januar d. J. (am 23. Dezember 1886 Russ. Zeitr.) sein fünfzigjähriges Dienst- (Offiziers-) Jubelfest. Der Gefeierte ist von Hause aus Seemann und war in diesem Beruf bis zum Jahre 1874 thätig. Schon als junger Offizier lenkte er die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten durch Herausgabe einiger hervorragenden fachwissenschaftlichen Werke auf sich. Er hatte zu wiederholten Malen wichtige überseeische Aufträge auszuführen, wurde später zum Erzieher des Grossfürsten Alexei Alexandrowitsch berufen und begleitete denselben auf mehreren Seereisen, unter anderem im Jahre 1871 auf einer Reise um die Welt. Im Jahre 1874 wurde Herr Possjet zum Minister der Verkehrswege ernannt, in welcher hohen Stellung er auf eine ausserordentlich segensreiche Thätigkeit zurückzublicken hat. Die erfolgreiche Entwickelung des Eisenbahnnetzes und Eisenbahnwesens, die mannigfaltigen Verbesserungen und Erweiterungen der Wasserstrassen, der Ausbau der Seehäfen sind Verdienste, die dem Namen Possjet für alle Zeiten einen hervorragenden Platz in der Geschichte der wirthschaftlichen Entwickelung Russlands sichern. Der gefeierte General, der erst die Mitte der sechziger Jahre überschritten hat, erfreut sich einer seltenen Rüstigkeit und Spannkraft, und es steht zu hoffen, dass er sein Amt noch lange Jahre zum Segen des Russischen Reiches verwalten wird. Die Feier verlief ungewöhnlich glänzend und erhielt eine besondere Weihe dadurch, dass Kaiser Alexander III. unerwartet den Jubilar persönlich beglückwünschte.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehr betreffend. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. Dezember 1886 veröffentlichen wir, dass der neue Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 2, nicht am 1. Februar d. J., sondern voraussichtlich erst am 1. März d. J. in Kraft treten wird. Bis zu diesem Tage wird auch die angekündigte Aufhebung bezw. Erhöhung einzelner Frachtsätze verschoben. Gleichzeitig wird ein Nachtrag I zu Heft 1 mit direkten Frachtsätzen für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und solchen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn ausgegeben werden. Hierdurch werden die im Breslau-Sächsischen Verbandsverkehre bestehenden Frachtsätze für diese Stationen aufgehoben. Im Verkehre mit Troppau (M. S. C. B.) treten für Güter der Stückgutklasse I und der Wagenladungsklasse C1 und C2 einige Erhöhungen ein. Die Ausgabe der Tarifhefte 1 und 2, sowie des Nachtrags I zu Heft 1 wird noch besonders bekannt gegeben werden.

Dresden, den 15. Januar 1887. (163)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Die in dem mit 1. Februar a. c. zur Einführung gelangenden Nachtrag I zu Theil II, Heft 3 des obbezeichneten Verkehres enthaltene Ergänzung der Gruppe 17, sowie die bezüglichen Frachtsätze für Koch- und Steinsalz, auch Lecksteine, Glaubersalz und Fabriksalz treten nicht in Wirksamkeit und sind daher in dem gedachten Nachtrage zu streichen.

Wien, den 15. Januar 1887. (164)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 4. Dezember 1886 veröffentlichen wir, dass die Ausgabe des neuen Verbandstarifs nebst Nachtrag I nicht am 1. Februar d. J., sondern voraussichtlich erst am 1. März d. J. erfolgen wird. Der Eintritt der angekündigten Erhöhungen, sowie die Aufhebung einzelner Frachtsätze wird ebenfalls bis zu diesem Tage hinausgeschoben.

Dresden, den 15. Januar 1887. (165)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Der Name der an der Linie Wien-Eger zwischen den Stationen Sigmundsherberg-Horn und Wappoltenreith-Raabs gelegenen Station Hötzelsdorf ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — vom 15. d. Mts. ab in „Hötzelsdorf-Geras“ abgeändert worden.

Berlin, den 21. Januar 1887. (166)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Am 1. Februar 1887 tritt zu dem vom 1. März 1884 ab gültigen Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag V in Kraft, welcher ausser verschiedenen sonstigen Aenderungen ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hachenburg, Hattert und Ingelbach, Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Bayerischen Staatsbahnen bezw. der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld, sowie erhöhte, vom 20. März 1887 ab gültige Frachtsätze für Station Grünebach im Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof enthält.

Der Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserm hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 17. Januar 1887. (167)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die auf Grund des vom 1. k. Mts. an gültigen **Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs** (Heft No. 1) für den Verkehr der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover (nördlich von Wilhelmshöhe), der Warstein-Lippstadter Eisenbahn, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, der Unter-Elbeschen Eisenbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (Strecke Berlin-Blankenheim und Halle-Nordhausen-Münden) nach und von Eger, Franzensbad und Hof — Sächsische Staatsbahn — in Anwendung kommenden Tarifsätze sind im Hannover-Bayerischen Verbande vom genannten Tage an der Frachtberechnung für Gütersendungen nach und von den gleichnamigen Bayerischen Stationen zu Grunde zu legen, insoweit seither direkte Expedition eingerichtet war. Bis zum 15. März l. Js. bleiben jedoch die bisherigen Frachtsätze in Gültigkeit, wenn durch die neuen Taxen etwa Erhöhungen in der Frachtberechnung eintreten.

Hannover, den 17. Januar 1887. (168)

Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Zum Nachtrag II des Ausnahmetarifs für den **Transport von Rohzucker, Pilézucker und Melasse** von Böhmischen Stationen nach Gustavsburg transit etc. gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. ein weiterer Anhang zur Einführung, welcher Frachtnachlässe für die Zeit vom 1. Februar bis 30 September l. J. enthält.

München, den 17. Januar 1887. (169)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Verkehrsabtheilung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Das neue Heft 8 zum Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif (Pfälzisch-Badischer Verkehr), welches laut unserer Bekanntmachung vom 20. Dezember 1886 mit Gültigkeit vom 1. Februar ds. J. erscheinen sollte, kommt erst auf den 1. März ds. J. zur Einführung.

Karlsruhe, den 18. Januar 1887. (170)

Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab kommt Nachtrag I zu dem Uebergangstarife für den Böhmisch-Sächsischen Braunkohlenverkehr vom 15. Dezember v. J. zur Einführung. Derselbe enthält Transitfrachtsätze ab Franzensbad, Reitzenhain und Weipert für Braunkohlen-Transporte, bezüglich deren die Umkartirung in einer dieser Stationen billigere Sätze gewährt, als der direkte Tarif oder die Umkartirung in Klingenthal.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 15. Januar 1887. (171)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Nachtrag zum Personentarif. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ist zu unserm Lokal-Personentarif ein Nachtrag IX erschienen, enthaltend Abänderung der Spezialbestimmung zu § 8 des Betriebsreglements, betreffend Fahrpreise für Extrazüge etc., grössere Gesellschaften, Schülerfahrten etc.

Die Expeditionen ertheilen Auskunft.

Glückstadt, den 17. Januar 1887.

Die Direktion. (172)

(Forts. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16. — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofs- von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 6 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 22. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Der drittletzte Absatz der im Nachtrag III zum Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg-Breslau** auf Seite 5/6 enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements erhält, in Abänderung der im Nachtrag IV auf Seite 2 unter 1 gegebenen Bestimmung, folgende Fassung:

Im Verkehre nach Russland haben die Russischen Grenzbahnen mit Ausnahme der in Grajewo anstossenden Russischen Südwestbahn erklärt, Vermittelungsadressen zum Zwecke der Zollabfertigung an der Grenze oder sonst unterwegs, während der Eisenbahnbeförderung, nicht zulassen zu wollen, indem sie beanspruchen, in diesen Fällen die Zollabfertigung selbst durch eigene Zollagenten zu vermitteln. Hiernach werden Frachtbriefe mit Vermittelungsadressen, die an andere Personen, als an die Zollagenten der Russischen Eisenbahn gerichtet sind, nur auf Gefahr der Versender angenommen werden.

Bezüglich des Umkartirungsverkehrs an der Grenze hat die Warschau-Wiener Bahn ihre Zustimmung zur Beförderung mehrerer Wagenladungen Massenartikel mit einem Frachtbriefe nur unter der Beschränkung gegeben, dass sich der Verkehr innerhalb des Bezirks der Warschau-Wiener Bahn bewegt. Demgemäss findet die im Nachtrage VIII unter 1 Seite 2 aufgenommene Bestimmung bezüglich der Beförderung von Massenartikeln bezw. der Steinkohlentransporte nach Polen von 3 Wagen bezw. 6 Wagen, für den Transitverkehr über Sosnowice und Alexandrowo nur insoweit Anwendung, als diese Vergünstigung nur für die Beförderung von Sendungen nach solchen Stationen Platz greift, welche nicht über Warschau hinaus gelegen sind.

Auf Seite 78 des Haupttarifs treten für den Verkehr mit Hohenkirch Berichtigungen des Kilometerzeigers ein, welche auf den Güterexpeditionen eingesehen werden können. Die um 20 km erhöhte Entfernung Hohenkirch-Brzezinka findet erst vom 1. März d. J. ab Anwendung.

Bromberg, den 15. Januar 1887. (173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1887 wird die Station Crefeld in den Ausnahmetarif für Salztransporte aufgenommen

Die betreffenden Frachtsätze betragen für Heilbronn 1,00 ℳ, für Neckarsulm 0,98 ℳ für 100 kg.

Köln, den 17. Januar 1887. (174)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif (Heft No. 2) vom 1. November 1885 tritt mit dem 1. k. Mts. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe ist käuflich durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen zu beziehen und enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, bezw des Nachtrags II.

Hannover, den 13. Januar 1887. (175)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn. Die im Main-Neckarbahn-Württembergischen Gütertarife enthaltenen Eilgutfrachtsätze für Friedrichsfeld erhöhen sich vom 1. März l. J. ab um 0,08 ℳ für 100 kg.

Darmstadt, den 15. Januar 1887. (176)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Galizisch-Polnischer Verbandverkehr. Die mit der diesseitigen Kundmachung vom 29. Dezember 1886 publizirte Aufhebung der Tarife für den rubrizirten Verkehr zum 1./13. Februar a./n. St. 1887 (vide Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen No. 1 vom 5. Januar 1887 Seite III, Post No. 47) bezieht sich auf den Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte, gültig vom 20. November n. St. 1883, sowie auf den Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc., Zucker aller Art vom 1. August n. St. 1886, bei ersterem jedoch nur bezüglich der Relationen Warschau und Lodz, während die Sätze für die Relation Granica transit noch weiters in Gültigkeit bleiben.

Wien, am 14. Januar 1887. (177)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar.-Seehafenverband Verkehr mit Ungarn. Mit 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag V zu Theil II Heft 3, enthaltend Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Erweiterung bestehender Ausnahmetarife und ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 9 (Maschinentheile) in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, erhältlich. (178 RM)

K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn. Tarifangelegenheit. Am 1. Februar cr. treten die Nachträge IV zu den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 in Kraft.

Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, 14. Januar 1887. (179)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Am 1. Februar 1887 tritt der Nachtrag VI zum Tarife Oesterreich-Aussig Landungsplatz Theil II Heft B in Kraft.

Derselbe enthält:

Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes und der Nachträge I—V und Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht resp. zum Bezuge bereit.

Wien, 14. Januar 1887. (180)
Die Generaldirektion.

Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1887 bis auf Weiteres gelangt im Theil II, Heft 1 des vom 1. Mai 1886 gültigen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr ein direkter Frachtsatz von 376,1 kr. pro 100 kg für als Eilgut ab Strassnitz-Rohatetz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach der Station Radymno der Galiz. Carl-Ludwig-Bahn zur Beförderung gelangende Sendungen von Hefe (Germ), sowohl flüssige als feste, zur Einführung.

Wien, den 12. Januar 1887. (181)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederl. Centralbahn. Zu der vom 1. September 1885 ab gültigen neuen Ausgabe unseres Lokal-Gütertarifes ist am 1. Januar cr. der Nachtrag II in Wirkung getreten.

Utrecht, den 18. Januar 1887. (182)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Februar d. J. wird zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Köln rechtsrheinisch und Elberfeld andererseits der Nachtrag I herausgegeben.

Das Nähere kann schon jetzt bei dem diesseitigen Verkehrsbüreau Sachsenhausen Hedderichstrasse No. 59 eingesehen werden. (183)

Frankfurt a/M., den 15. Januar 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Submissionen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission soll die Lieferung von 10000 Stück imprägnirten kiefernen Querschwellen vergeben werden und ist hierzu Termin

am 5. Februar cr.,
Vormittags 11 Uhr

im Büreau unserer Betriebsdirektion angesetzt, von welcher auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Nordhausen, den 14. Januar 1887. (184)
Die Direktion.

Pfälzische Eisenbahnen. Für die Eisenbahn-Schiffbrücke bei Maximiliansau soll die Lieferung von 7 eisernen Brückenschiffen und 1 eisernen Nähe auf dem Wege der Submission vergeben werden und zwar:

1. 2 Bockschiffe von je 22,50 m Länge und 4,60 m Breite,
2. 5 gewöhnliche Jochschiffe von je 20,04 m Länge und 3,70 m Breite, wovon 2 Stück mit Ruder,
3. 1 Nähe von 12,0 m Länge und 3,54 m Breite.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 3 ℳ. zugeschickt.

Die Offerten, welche per Schiff bezw. Nähe und in Reichsmark zu stellen sind, wollen portofrei an unsere Adresse mit der Aufschrift

„Submission auf eiserne Brückenschiffe" bis zum 10. Februar c. eingereicht werden.

Die Submittenten bleiben bis zum 3. März c. an ihre Offerten gebunden.

Ludwigshafen a/Rh., 19. Januar 1887.

Die Direktion. (185)
Lavale.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Verkauf von Altmaterialien. Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Cottbus, Görlitz, Senftenberg und Ruhland des diesseitigen Amtsbezirks lagernden für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Eisenschienen, Herzstücke, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen etc. sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf

Mittwoch, den 2. Februar d. J., Vormittags $11^1/_4$ Uhr

im hiesigen Verwaltungsgebäude anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau sowie in den Amtszimmern der auf obigen Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ. Schreibegebühren von unserem Büreauvorsteher Michaelis hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift

„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zu obigem Termin einzusenden.

Cottbus, den 16. Januar 1887. (186 H&V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

7. Vakanzen.

Ein erfahrener

Maschinenmeister,

welchem die Leitung des Maschinendienstes und die Unterhaltung der Fahr-Betriebsmittel auf unseren Hessischen Nebenbahnen übertragen werden soll, wird gesucht.

Qualifizirte Maschinentechniker wollen sich unter Vorlage von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden bei der

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein, (187)
Berlin SW, Grossbeerenstrasse 88/89.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Oeffentliches Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine transportable Mannschaftsbaracke. Zur Erlangung von Entwürfen für eine transportable Baracke zur Unterbringung von Mannschaften wird das nachstehende Preisausschreiben erlassen.

Die zu erfüllenden Anforderungen sind in einem Programm zusammengestellt, welches in dem Büreau des Hausverwalters des Kriegsministeriums, Berlin W, Wilhelmstrasse 81, eingesehen bezw. von der Registratur der Servisabtheilung des Kriegsministeriums, ebenda bezogen werden kann.

An dem Wettbewerb können alle Deutschen Architekten, Techniker und Ingenieure des Militär- und Civilstandes sich betheiligen.

Als Preise werden ausgesetzt:

1. für den am besten befundenen Entwurf 5 000 ℳ,
2. für den am zweitbesten befundenen Entwurf 3 000 ℳ,
3. für den am drittbesten befundenen Entwurf 2 000 ℳ.

Diese Preise erhalten nur solche Bewerber, welche bei einer vom Kriegsministerium nach Prüfung der sämmtlichen Entwürfe für angezeigt erachteten engeren Konkurrenz, auf Erfordern die Ausführbarkeit ihrer Entwürfe und ihre Bedingungsmässigkeit, durch Aufstellung von in wirklicher Grösse anzufertigenden Barackentheilen, deren Kosten erstattet werden, nachgewiesen haben.

Für den Fall, dass keiner der eingereichten Entwürfe zu einer solchen engeren Konkurrenz geeignet erachtet werden kann, wird für die verhältnissmässig 3 besten Entwürfe die Hälfte der vorangegebenen Preise gewährt.

Die preisgekrönten Entwürfe sowie die bei der engeren Konkurrenz aufgestellten Barackentheile gehen in das Eigenthum der Heeresverwaltung über und steht es letzterer frei, jeden dieser Entwürfe unverändert bezw. in abweichender Weise zur Ausführung bringen zu lassen.

Das Kriegsministerium behält sich die Ernennung des Schiedsgerichts vor.

Die Entwürfe und Probestücke, welche mit einem Motto zu versehen und mit einem, das gewählte Motto als Aufschrift tragenden, den Namen des Verfassers enthaltenden, verschlossenen Kouvert zu begleiten sind, müssen bis zum

25. März 1887, 12 Uhr Mittags, bei dem Königlichen Kriegsministerium, Militär-Oekonomiedepartement Berlin W., Wilhelmstrasse No. 81, postfrei eingereicht sein. Später eingehende Arbeiten werden von der Preisbewerbung ausgeschlossen.

Für die Ausführung der Barackentheile in engerer Konkurrenz wird eine Frist von 4 Wochen nach der Aufforderung gewährt.

Berlin, den 8. Januar 1887. (188 J)
Königliches Kriegsministerium.
gez. Bronsart von Schellendorff.

II. Privat-Anzeigen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 7. Zeitung des Vereins 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Januar 1887.

Dieser Nummer liegt No. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Erkrankungsverhältnisse der Beamten auf den Vereinsbahnen im Jahre 1885.

Der von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen kürzlich herausgegebene 4. Jahrgang der Statistischen Nachrichten über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 30 Vereinsverwaltungen bringt die entsprechenden Notizen von 27 Deutschen Verwaltungen, 2 Oesterreichischen und 1 Niederländischen zum Abdruck.

Infolge der erheblichen Aenderungen, welcher die Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse unterzogen ist, von welchen Aenderungen die bessere Gruppirung des Personals am erheblichsten ins Gewicht fällt, weicht auch der vorliegende Jahrgang der Statistik über die Erkrankungsverhältnisse des Beamtenpersonals von den früher erschienenen Jahrgängen wesentlich ab.

Die Eintheilung des Personals in 5 Gruppen*) ist aufgegeben und das Personal nunmehr in folgende 7 Gruppen unterschieden worden:

1. für den Zugförderungsdienst,
2. für den Zugbegleitungsdienst,
3. für den Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst,
4. für den Stationsdienst und zwar:
   für den Personen- und Güterabfertigungs- und Stationskassendienst, für den Telegraphen-, Zugabfertigungs- und Stationsaufsichtsdienst, sowie für die Leitung und Beaufsichtigung des Dienstes in den Lokomotivschuppen (Heizhäusern) u. s. w.,
5. für den niederen Stationsdienst,
6. für den Weichenwärterdienst und
7. für das Büreau- und sonst nicht benannte Personal.

Wie bei der Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse, so haben auch die Erhebungen über die im Jahre 1885 vorgekommenen Erkrankungs- und Todesfälle des Personals sich nur auf Beamte und nicht auch auf etwa früher in den Kreis der Beobachtung gezogene Arbeiter (Nichtbeamte) beschränkt, während die Betheiligung an der Statistik nicht mehr — wie bisher — nur denjenigen Verwaltungen gestattet ist, welche einen geordneten bahnärztlichen Dienst haben, sondern unabhängig hiervon allen Verwaltungen, bei denen ein geordnetes Bericht- und Kontrolwesen über die durch die Erkrankung der Beamten entstehenden Dienstversäumnisse besteht. Im übrigen schliesst sich der vorliegende Jahrgang der Statistik an die Jahrgänge 1883 und 1884 an und enthält — wie letztere — nur die allgemeinen Ergebnisse (Tabelle I), welchen die summarischen Ergebnisse der Tabelle II (Erkrankungen nach Krankheitsgruppen bezw. einigen Krankheitsformen), sowie die Nachrichten über die Erkrankungsfälle von 3—10 Tagen im Interesse einer besseren Vergleichbarkeit der Ergebnisse der einzelnen Jahre hinzugefügt worden sind.

Da in den Erhebungen für die Gruppen:
Zugförderungspersonal,
Zugbegleitungs- und
Bahnbewachungs- u. s. w. Personal
nennenswerthe Aenderungen nicht eingetreten sind, so ist eine Vergleichung der bezüglichen Ergebnisse mit denen der Vorjahre statthaft, während dieselbe dagegen bei den übrigen Gruppen wegen der nunmehr erheblich veränderten Zusammensetzung derselben nicht thunlich erscheint.

Bei rund 96 000 im Dienst befindlichen Personen betrug die Gesammtzahl der Erkrankungen im Jahre 1885: 45 730 (gegen 41 392 im Vorjahre) = 48 pCt. (gegen 47 pCt. im Vorjahr).

Es entfielen auf:

1. das Zuförderungspersonal	10 023	oder	21,92	pCt.	
gegen	9 533	„	23,03	„	im Vorjahre
2. das Zugbegleitungspersonal	8 655	„	18,92	„	
gegen	8 106	„	19,58	„	„
3. das Bahnbewachungs- und Unterhaltungspersonal .	8 094	„	17,70	„	
gegen	7 283	„	17,60	„	„
4. das Stationspersonal . .	5 527	„	12,08	„	
5. das Personal für den niederen Stationsdienst . .	4 294	„	9,39	„	
6. die Weichenwärter . . .	6 080	„	13,32	„	
7. das Büreau- und sonst nicht benannte Personal	3 057	„	6,67	„	

*) Das Stationspersonal war bisher mit den Weichenwärtern und dem Expeditionspersonal zusammengefasst.

Es ergaben sich danach im einzelnen folgende Verhältnisszahlen: bei dem

1. Zugförderungspersonal	83 pCt.	(85 pCt. im Vorjahre)
2. Zugbegleitungspersonal	65 „	(63 „ „ „)
3. Bahnbewachungs- und Unterhaltungspersonal	40 „	(34 „ „ „)
4. Stationspersonal	33 „	
5. Personal für den niederen Stationsdienst	54 „	
6. Weichenwärterpersonal	50 „	
7. Büreau- und sonst nicht benannten Personal	23 „	

Die Ziffern der Erkrankungen des Zugförderungs- und Zugbegleitungspersonals sind, wie es die Verhältnisse des Berufes erwarten lassen, erheblich höher als diejenigen des übrigen Personals und da das Zugpersonal ungefähr den vierten Theil des Gesammtpersonals umfasst, so werden die Durchschnittsziffern des letzteren erheblich von denen des Zugpersonals überschritten, während der betreffende Unterschied bei dem übrigen Personal, ausgenommen das Büreau- und sonst nicht benannte Personal, welches eine verhältnissmässig niedrige Erkrankungsziffer nachweist — bedeutend geringer ist.

Obgleich das gesammte Zugpersonal gegen das Vorjahr eine um nur 0,40 pCt. erhöhte Erkrankungsziffer nachweist (bei den Erhebungen des Jahres 1884 betrug dieselbe 73,09 pCt., bei denjenigen des Jahres 1885 hingegen 73,49 pCt.), so hat sich dieselbe seit den Erhebungen für 1882 doch bedeutend erhöht.

Dieses Ergebniss dürfte vielleicht in Uebereinstimmung zu bringen sein mit der Ansicht des Dr. med. Rigler, welcher in seiner Schrift „Die im Eisenbahndienst vorkommende Berufskrankheit" (Berlin 1880) ausführt, dass sich der allgemeine Gesundheitszustand, speziell der im Maschinendienst Beschäftigten in den letzten 15 bis 20 Jahren in höchst auffälliger Weise verschlechtert hat, und dass in neuerer Zeit zumal Lungenaffektionen bei den Maschinisten häufiger, Rheumatismen viel stärker aufzutreten pflegten, als dieses früher der Fall war.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Ueberblick über die Erkrankungsziffer nach den einzelnen Altersklassen. Es erkrankten vom Gesammtpersonal von je 100 im Dienst gewesenen Beamten im Alter

bis 25 Jahren	24	gegen 29	im Vorjahre
von 25 „ 30 „	39	„ 42	„ „
„ 30 „ 35 „	41	„ 43	„ „
„ 35 „ 40 „	47	„ 46	„ „
„ 40 „ 45 „	48	„ 48	„ „
„ 45 „ 50 „	50	„ 49	„ „
„ 50 „ 55 „	53	„ 50	„ „
„ 55 „ 60 „	57	„ 54	„ „
über 60 „	57	„ 54	„ „

Die gesammten 45 730 Erkrankungsfälle umfassten eine Dauer von 1 029 072 Tagen (gegen 861 017 im Vorjahre); die durchschnittliche Dauer einer Erkrankung beträgt also 23 Tage (gegen 21 im Vorjahre). Auf die verschiedenen Gruppen vertheilen sich diese Tage wie folgt:

bei dem	Zahl der Krankheitstage	durchschnittliche Dauer einer Erkrankung Tage
1. Zugförderungspersonal	181 762	18
2. Zugbegleitungspersonal	184 017	21
3. Bahnbewachungs- und Unterhaltungspersonal	214 061	26
4. Stationspersonal	129 063	23
5. Personal für den niederen Stationsdienst	100 160	23
6. Weichenwärterpersonal	136 995	23
7. Büreau- und sonst nicht benannten Personal	83 014	27

In Betreff der Krankheitsformen ist folgendes zu bemerken: Von je 100 im Dienst gewesenen Beamten erkrankten:

	pCt.	pCt.
I. an allgemeinen und Blutkrankheiten darunter an Rheumatismus 8,18 (8,07), an Typhus 0,09 (0,10), an Diphtheritis 0,22 (0,21) pCt.	14,34	(13,83)*)
II. an Krankheiten des Nervensystems darunter an Geisteskrankheiten 0,07 (0,06) pCt.	2,73	(2,25)
III. a) an Krankheiten der Augen	1,14	(1,17)
b) an Krankheiten der Ohren	0,24	(0,24)
IV. an Krankheiten der Athmungsorgane darunter an Lungenschwindsucht 0,39 (0,36), an Lungen- und Brustfellentzündung 1,01 (0,86), an Kehlkopfkrankheiten 0,52 (0,54) pCt.	8,53	(8,51)
V. an Krankheiten der Cirkulationsorgane darunter an Krankheiten des Herzens 0,34 (0,32) pCt.	0,94	(0,87)
VI. an Krankheiten des Verdauungsapparates darunter an Krankheiten des Magens 5,43 (5,61), an Krankheiten der Leber 0,20 (0,23) pCt.	11,12	(11,49)
VII. an Krankheiten der Harn- und Geschlechtsorgane	0,57	(0,55)
VIII. an Krankheiten der äusseren Bedeckungen	2,82	(2,96)
IX. an Krankheiten der Bewegungsorgane	1,06	(1,25)
X. an Verletzungen im Dienst	3,49	(3,32)
desgl. ausser Dienst	0,58	(0,50)

An Simulanten wurden im ganzen 14 (8) und an Selbstmördern 16 (12) gezählt.

Es starben 1 108 (964) Personen oder 1,15 (1,09) pCt. des Gesammtpersonals. Von denselben entfallen auf das:

1. Zugförderungspersonal	89	oder 0,74	pCt. dieser Gruppe
2. Zugbegleitungspersonal	189	„ 1,41	„ „ „
3. Bahnbewachungs- und Unterhaltungspersonal	210	„ 1,03	„ „ „
4. Stationspersonal	175	„ 1,04	„ „ „
5. Personal für den niederen Stationsdienst	142	„ 1,78	„ „ „
6. Weichenwärterpersonal	129	„ 1,05	„ „ „
7. Büreau- und sonst nicht benannte Personal	174	„ 1,33	„ „ „

*) Die Ziffern in Parenthesen ( ) beziehen sich auf das Jahr 1884.

Aus dem Etat der Preussischen Staatsbahnen für 1887|88.

(Schluss.)

Einmalige und ausserordentliche Ausgaben.

Im Etat pro 1887/88 sind an einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben für die Staats-Eisenbahnverwaltung 10 854 000 ℳ veranschlagt. Dieselben sollen meist zur Fortführung bereits begonnener Bauten verwendet werden, nur einzelne wenige wirkliche Neubauten sind vorgesehen, so:

Herstellung einer Wegeüberführung auf Bahnhof Giessen.
Erweiterung des See-Güterschuppens auf Bahnhof Geestemünde.
Herstellung eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahn-Betriebsamt Frankfurt a. M.
Umbau des Bahnhofes Werder bei Potsdam.
Umbau des Bahnhofes Essen, Rh.
Vereinigung der Bahnhöfe zu Gerresheim.
Erweiterung des Lokomotivschuppens und der Betriebswerkstätte auf Bahnhof Rittershausen.
Strassenüberführung am Bahnhof Hagen.
Umbau der Elbbrücke bei Wittenberg.
Anlage einer Haltestelle am Gerberdamm bei Posen.

Am wichtigsten von diesen Neubauten sind wohl die in Frankfurt a. M., Essen, Wittenberg und Posen auszuführenden, worüber im Etat folgendes mitgetheilt wird:

Die Geschäftsräume des Betriebsamtes Frankfurt a. M. sind zur Zeit unter beschränkten Verhältnissen auf der linken Mainseite in der Nähe der Station Neu-Sachsenhausen untergebracht. Die Erschwerniss, welche aus dieser Lage des fraglichen Geschäftsgebäudes hinsichtlich der Beziehungen zur Stadt Frankfurt a. M. und den dortigen Bahnhofsanlagen erwächst, wurde seither mit Rücksicht auf den Umstand überwunden, dass der Endbahnhof für die Linie Bebra-Frankfurt — der sogenannte Main-Neckarbahnhof — zur Zeit von der Direktion der Main-Neckarbahn verwaltet wird und die sogenannten Main-Weser- und Taunusbahnhöfe dem Geschäftsbezirke der Betriebsämter in Kassel bezw. Wiesbaden zugetheilt sind. Es hat sich jedoch als unerlässlich nothwendig erwiesen, die Gesammtanlage des künftigen Centralbahnhofs zu

Frankfurt a. M., dessen Eröffnung für das Jahr 1888 in Aussicht genommen ist, dem Eisenbahn-Betriebsamte zu Frankfurt a. M. zu unterstellen. Um von diesem Zeitpunkte ab für die Organe dieser Dienststelle die jederzeitige Ueberwachung der fraglichen wichtigen und ausgedehnten Anlage zu ermöglichen und zugleich die geschäftlichen Beziehungen zum Publikum zu erleichtern, ist der Neubau eines Geschäftsgebäudes für das Betriebsamt Frankfurt a. M. in der Nähe des künftigen Central-Personenbahnhofes auf einem der Eisenbahnverwaltung gehörigen Terrain in Aussicht genommen. Ein durch diese Massnahme weiterhin zu erzielender Vortheil besteht darin, dass die demnächst verfügbar werdenden jetzigen Geschäftsräume des Betriebsamtes zu einer ohnehin dringlichen Erweiterung der gleichfalls in Sachsenhausen gelegenen Geschäftsräume der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., bezw. als Ersatz für zur Zeit angemiethete Dienstwohnungen verwendet werden können. Die Gesammtkosten des in Aussicht genommenen Geschäftsgebäudes sind einschliesslich des der Eisenbahnverwaltung zur Last fallenden Antheils an den Kosten der Strassenanlage zu 212 000 ℳ veranschlagt; davon sind als erste Rate für 1887/88 erforderlich 60 000 ℳ.

Nachdem vor einiger Zeit zu Essen Rh. der Personenverkehr von dem früher Köln-Mindener Bahnhof nach dem zur Stadt günstiger gelegenen früher Rheinischen Bahnhof verlegt worden, liegt es im Interesse sowohl der Eisenbahnverwaltung als auch des Publikums, nunmehr auch die Vereinigung des Güterverkehrs auf letzterem Bahnhof herbeizuführen und den früher Köln-Mindener Bahnhof zu schliessen. Die Gleise desselben, soweit sie nicht für bestehende Anschlüsse beibehalten werden müssen, können dann aufgenommen werden. Von den im ganzen auf 383 000 ℳ veranschlagten Gesammtkosten werden als erste Rate 150 000 ℳ für 1887/88 in Ansatz gebracht.

In ähnlicher Weise, wie die bei Wittenberg im Zuge der Halle-Wittenberger Chaussee über die Elbe führende Brücke — für deren Umbau und Reparatur durch den Etat 1886/87 eine erste Rate von 170 000 ℳ bewilligt worden ist —, bildet die unmittelbar oberhalb derselben liegende Brücke der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ein schweres Hinderniss für die Schifffahrt, indem ihre Abmessungen den Grössenverhältnissen der jetzt bei der Schifffahrt zur Verwendung kommenden Fahrzeuge bei weitem nicht mehr entsprechen. Die Unzulänglichkeit dieser Abmessungen tritt sowohl in der lichten Höhe, welche vom höchsten schiffbaren Wasserstande bis zur Konstruktionsunterkante nur 3,6 m beträgt, wie in den nur 20 m breiten Brückenöffnungen hervor und hat für die Schifffahrt gleiche Störungen und Gefahren zur Folge, wie solche inhaltlich der Erläuterung zu der obengedachten Etatsposition bisher aus der Bauart der Chausseebrücke erwachsen sind. Nachdem mit dem Umbau der letzteren vorgegangen worden ist, darf auch derjenige der Eisenbahnbrücke nicht länger ausgesetzt bleiben. Der Umbau der Eisenbahnbrücke soll in Uebereinstimmung mit demjenigen der Chausseebrücke in der Weise erfolgen, dass die Brücke mit ihrer Unterkante auf 4,5 m über den höchsten Schifffahrts-Wasserstand gebracht, und ausserdem ihre Jochweite auf 43,3 m vergrössert wird. Der Kostenbedarf für diesen Umbau ist auf 317 000 ℳ veranschlagt, wovon für das Etatsjahr 1887/88 200 000 ℳ als erste Rate erforderlich sind.

Der Centralbahnhof der Stadt und Festung Posen, in welchen sämmtliche dort mündende Eisenbahnen zusammenlaufen, ist im Westen der Festung ausserhalb der Enceinte erbaut und von dem östlichen Theile der Stadt nur auf längerem Wege zu erreichen, auch wird der Verkehr dieses tiefer liegenden Stadttheiles mit dem Bahnhofe durch die Höhenlage des letzteren erschwert. Es hat sich deshalb das dringende Bedürfniss zur Anlage einer Haltestelle für Personen- und Güterverkehr im Norden der Stadt bei der Kreuzung des Gerberdammes mit der Posen-Thorner Eisenbahn geltend gemacht und ist ein Projekt hierfür entworfen. Die Kosten desselben, welche durch die ungünstigen Gefälleverhältnisse der Bahn, sowie durch die Terrainlage sehr gesteigert werden, sind auf 265 000 ℳ veranschlagt. Hiervon wird für 1887/88 als erste Rate ein Betrag von 120 000 ℳ in Ansatz gebracht.

Eine Uebersicht der sämmtlichen für Bahnbauten veranschlagten einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben gibt folgende Zusammenstellung:

Ausserordentliche Ausgaben für die Bauausführungen der Eisenbahnverwaltung.*)

	Betrag für 1887/88. ℳ	Gesammtkosten ℳ
1. Bezirk der Eisenbahndirektion in Berlin.		
1. Zum Umbau des Bahnhofes in Königszelt, fernere Rate	250 000	(900 000)
2. Zur Anlage eines Rangirbahnhofes bei Niederschönweide (Johannisthal), letzte Rate	200 000	(450 000)
2. Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover.		
3. Zum Umbau des Bahnhofes in Minden, letzte Rate	60 000	(610 000)
4. Zum Umbau des Bahnhofes in Bielefeld, letzte Rate	100 000	(650 000)
5. Zum Umbau des Bahnhofes in Göttingen, letzte und Ergänzungsrate	100 000	(340 000)
6. Zur Erbauung eines definitiven Stationsgebäudes auf Bahnhof Uelzen, letzte Rate	160 000	(360 000)
7. Zur Herstellung einer Hafenbahn bei Hameln, letzte Rate	35 000	(125 000)
8. Zur Versorgung des Bahnhofes Hannover mit Wasser, letzte Rate	130 000	(230 000)
9. Zur Erweiterung des Bahnhofes in Nienburg, letzte Rate	22 000	(102 000)
10. Zum Umbau des Bahnhofes in Soest, fernere Rate	50 000	(626 000)
11. Zum Ausbau der Werkstattsanlagen auf Bahnhof Harburg, fernere Rate	180 000	(343 000)
*12. Zur Herstellung einer Wegeüberführung auf Bahnhof Giessen, 1. Rate	75 000	(210 000)
*13. Zur Verlängerung des Seegüterschuppens C auf Bahnhof Geestemünde, 1. Rate	80 000	(160 000)
3. Bezirk der Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M.		
14. Zur Anlage eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M.,*) fernere Rate	2 200 000	(24 850 000)
15. Zum Umbau des Bahnhofes in Geisenheim, letzte Rate	155 000	(285 000)
*16. Zur Herstellung eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahnbetriebsamt in Frankfurt a. M., 1. Rate	60 000	(212 000)
4. Bezirk der Eisenbahndirektion in Magdeburg.		
17. Zum Umbau und zur Erweiterung des Bahnhofes Halle, fernere Zusatzrate	1 600 000	(7 800 000)
18. Zum Umbau der Bahnhöfe in Magdeburg, fernere Rate	150 000	(907 000)
19. Zur Verlegung der Lokomotivschuppen-Anlage auf dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin, fernere Rate	80 000	(242 000)
20. Zum Neubau eines Dienstgebäudes in Magdeburg, fernere Rate	100 000	(240 000)
*21 Zum Neubau des Bahnhofes in Werder, 1. Rate	100 000	(140 000)
5. Bezirk der Eisenbahndirektion in Köln (linksrh.).		
22. Zum Umbau des Bahnhofes in Karthaus, fernere Rate	100 000	(850 000)
23. Zum Umbau des Bahnhofes in Bingerbrück, fernere Rate	120 000	(424 000)
24. Zur Erweiterung des Bahnhofes in Remagen, fernere Rate	90 000	(340 000)
25. Zur Verbindung der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn bei Viersen, letzte Rate	62 000	(112 000)
6. Bezirk der Eisenbahndirektion in Köln (rechtsrh.).		
*26. Zum Umbau des Bahnhofes in Essen (Rh.), 1. Rate	150 000	(383 000)
7. Bezirk der Eisenbahndirektion in Elberfeld.		
27. Zur Erweiterung des Bahnhofes in Elberfeld-Steinbeck, fernere Rate	100 000	(375 000)
*28. Zur Vereinigung der Bahnhöfe in Gerresheim, 1. Rate	80 000	(565 000)
*29. Zur Erweiterung des Lokomotivschuppens und der Betriebswerkstätte auf Bahnhof Rittershausen, 1. Rate	100 000	(250 000)
*30. Zur Unterführung der Wehringhausener Strasse am Bahnhofe Hagen, 1. Rate	80 000	(145 000)

*) Diejenigen Posten, welche zum ersten Male auftreten, sich also auf Bauten beziehen, deren Beginn noch in Aussicht steht, sind mit einem Sternchen * versehen; die den ausgeworfenen Beträgen in Klammern beigefügten Zahlen bezeichnen die Gesammt-Anschlagskosten.

*) Die für den neuen Centralbahnhof in Frankfurt a. M. nothwendigen Arbeiten haben 1872 begonnen. Staatlicherseits sind bis jetzt 18 900 000 ℳ aufgewendet, zu denen noch die oben erwähnten 2 200 000 ℳ in 1887/88 kommen werden.

8. Bezirk der Eisenbahndirektion in Erfurt.	ℳ	ℳ
31. Zur Anlage eines Rangirbahnhofs bei Tempelhof, fernere Rate	125 000	(275 000)
32. Zur Erweiterung der Hauptwerkstätte in Gotha, fernere Rate	120 000	(500 000)
*33. Zum Umbau der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Wittenberg, 1. Rate . .	200 000	(317 000)
9. Bezirk der Eisenbahndirektion in Breslau.		
34. Zur Vereinigung der Bahnhöfe der Rechte-Oder-Ufer- und der Posen-Creuzburger Bahn bei Creuzburg, fernere Rate	80 000	(500 000)
35. Zur Erbauung eines Lokomotivschuppens auf Bahnhof Neisse, letzte Rate	20 000	(120 000)
*36. Zur Anlage einer Haltestelle am Gerberdamm in Posen, 1. Rate	120 000	(265 000)
10. Bezirk der Eisenbahndirektion in Altona.	ℳ	ℳ
37. Zur Einführung des Rechtsfahrens auf der Strecke Altona-Rendsburg, letzte Rate	70 000	(300 000)
38. Zur Herstellung von Central-Weichen- und Signalapparaten, fernere Rate . .	500 000	—
39. Zur Ausrüstung der Betriebsmittel mit durchgehenden Bremsen, fernere Rate	900 000	—
40. Zur Einrichtung der Personenzüge zur Gasbeleuchtung und zur Herstellung von Fettgas-Anstalten, fernere Rate .	300 000	—
41. Zur Herstellung von Kontaktapparaten, fernere Rate	150 000	—
Summe	9 354 000	
42. Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben	1 500 000	—
Summe der einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben	10 854 000 ℳ	

Aus dem Deutschen Reich.

Zweite Eisenbahn-Stückgutklasse.

Der Ausnahmetarif für Stückgut, welchen man in den Geschäftskreisen sehnlichst erwartet, wird dem Vernehmen nach baldigst zur Einführung kommen. Derselbe soll nicht nur in den Lokal- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen, sondern auch im Verkehr mit den Reichsbahnen, deren Generaldirektion vom Preussischen Herrn Arbeitsminister als Chef des Reichs-Eisenbahnamts bezügliche Anweisung erhalten hat, wenn thunlich zum 1. Mai d. J., geeignetenfalls an einem passenden etwas späteren Zeitpunkt gleichfalls eingeführt werden. Die Preussischen Staatsbahnen sind zudem angewiesen, die Ausdehnung dieses Ausnahmetarifs auf Wechsel- und Verbandverkehre, an welchen andere Eisenbahnverwaltungen betheiligt sind, anzustreben.

Der neue Ausnahmetarif wird als besondere Frachttabelle in die einzelnen Tarife aufgenommen werden, ist also in die allgemeine Kilometer-Tariftabelle nicht aufzunehmen.

Derselbe wird für nachstehende Artikel — sofern dieselben als Fracht-Stückgüter zur Auflieferung gelangen — zur Anwendung kommen:

1. Düngemittel, wie im Spezialtarif III genannt,*) insoweit dieselben überhaupt als Stückgut angenommen werden dürfen;
2. Futtermittel, folgende: Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, wie im Spezialtarif II genannt,*) Träbern und Trestern;
3. Getreide aller Art und Hülsenfrüchte, wie im Spezialtarif I genannt;*)
4. Samen und Sämereien aller Art, wie im Spezialtarif I genannt;*)
5. Kartoffeln;
6. Metalle (unedle) und Waaren aus unedlen Metallen und zwar:
   a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie in den Spezialtarifen I. II und III genannt,*)
   b) Blei und Zink, Blei- und Zinkwaaren, wie im Spezialtarif I genannt,*)
   c) andere unedle Metalle als vorgenannte, und Messing in Blöcken, Mulden, Würfeln, Stangen, Platten, Blechen und Drähten, sowie ordinäre Waaren daraus als: Gewichte, Haken, Handgriffe, Knöpfe, Krahnen, Nägel, Nieten, Riegel, Rollen, Oesen, Röhren, Schlösser, Schlüssel, Schnallen, Schrauben, Zwingen, überhaupt alle Gegenstände aus unedlen Metallen, welche bei der Bau- und Möbelschreinerei Verwendung finden,
   d) Maschinentheile aus anderen Metallen als Eisen und Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus solchen anderen Metallen bestehen.

Werden die unter 1 — 6 aufgeführten Güter mit andern Stückgütern in getrennter Verpackung aber mit einem Frachtbriefe aufgegeben, so wird die Fracht nach der allgemeinen Stückgutklasse berechnet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Werden Güter der vorstehend bezeichneten Art, soweit dies zulässig, mit anderen Gütern zu einem Frachtstück vereinigt, so wird für das letztere der Frachtsatz der allgemeinen Stückgutklasse erhoben.

Bei der Aufgabe der unter 1 — 6 bezeichneten Güter als Eilgut wird die Eilfracht des allgemeinen Tarifs berechnet. (B I 1 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Th. I.)

*) Siehe die Klassifikation der Güter der Spezialtarife in dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif I nebst Nachträgen unter B.

Auf Gegenstände, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, wird dieser Ausnahmetarif keine Anwendung finden, vielmehr erfolgt die Frachtberechnung für solche Gegenstände, auch der unter 1 bis 6 bezeichneten Art, nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des allgemeinen Tarifs. (B I 4b des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Th. I.)

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft vom 10. d. Mts., in welcher, wie bereits S. 29 kurz erwähnt wurde, die Verstaatlichung der Bahn mit 8 322 Stimmen genehmigt worden ist, waren durch 42 Aktionäre 2 879 Stammaktien und 5 691 Prioritätsaktien mit zusammen 8 510 Stimmen vertreten. Auf den Antrag mehrerer Aktionäre wurde folgender Beschluss gefasst:

„Die heutige Generalversammlung beschliesst, das Unternehmen unter den Bedingungen der Nachofferte, wie solche der Generalversammlung vom 20. November v. J. vorgelegen hat, der Königlichen Staatsregierung käuflich zu überlassen, und bevollmächtigt hiermit die Gesellschaftsvorstände, mit der Königlichen Staatsregierung den definitiven Vertrag nach Massgabe des Entwurfs vom 19. Oktober 1886 abzuschliessen."

Die Regierung hat sich mit dem ihr gemachten Kaufanerbieten im allgemeinen zwar einverstanden erklärt, jedoch, wie von verschiedenen Seiten übereinstimmend gemeldet wird, die von der Generalversammlung in einer Resolution empfohlene Abfindung des Aufsichtsrathes in Höhe von 18 000 ℳ ohne weiteres abgelehnt. Im übrigen sind die bezüglichen Protokolle behufs weiterer Erledigung der Angelegenheit eingefordert.

Der „Börsen-Cour." erachtet die Verstaatlichung der Bahn nach Lage der Verhältnisse als gesichert und hat bereits den Werth der Abfindung, welche den Aktionären gewährt wird, unter Zugrundelegung des Tageskurses vom 17. d. Mts. und unter der Annahme, dass der Umtausch der Aktien in Konsols am 1. April d. J. erfolgt, berechnet. Hiernach ergeben:

2 100 ℳ Stammaktien à 34,40	722,40 ℳ
4 pCt. Zinsen von 18 T.	4,20 „
	726,60 ℳ
zuzüglich 4 pCt. laufende Zinsen bis zum angenommenen Umtauschtermin 72 T.	5,80 „
	732,40 ℳ
Dafür erhält man	
750 ℳ 3½ pCt. Preussische Konsols à 101,50 ℳ	761,25 ℳ
3½ pCt. Zinsen bis 1. April	6,55 „
	767,80 ℳ

Die Abfindung repräsentirt also über den Tageskours vom 17. d. Mts. hinaus für die Stammaktien einen Mehrwerth von 35,40 ℳ auf 2 100 ℳ nom. gleich 1,70 pCt. Für

2 100 ℳ Stamm-Prioritätsaktien bezahlt man à 106,20 ℳ	2 230,20 ℳ
5 pCt. Zinsen von 18 T.	5,25 „
	2 235,45 ℳ
zuzüglich 4 pCt. laufende Zinsen bis 1. April 72 T.	17,90 „
	2 253,35 ℳ
Dafür erhält man	
2 250 ℳ 3½ pCt. Preussische Konsols à 101,50 .	2 283,75 ℳ
3½ pCt. Zinsen bis 1. April	19,65 „
	2 303,40 ℳ

Die Abfindung ergibt also über den Tageskours vom 17. d. Mts. hinaus für die Stamm-Prioritätsaktien einen Mehrwerth von 50,05 *M.* auf 2 100 *M.* nom. gleich 2,40 pCt.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Der „Deutschen Allgem. Zeitung" in München wird aus Berlin unterm 18. d. Mts. berichtet, dass der Bundesrath sich in einer der letzten Sitzungen des vorigen Jahres damit einverstanden erklärt hat, dass die im Schlussprotokoll der internationalen Konferenz zu Bern bezüglich der technischen Einheit im Eisenbahnwesen in den Art. 1 bis 5 formulirten Bestimmungen auf den Eisenbahnen Deutschlands für den internationalen Verkehr mit den übrigen Eisenbahnen der in der Konferenz vertreten gewesenen Staaten Anwendung finden, und dass dies gemäss Art. 6 des Protokolls dem Schweizerischen Bundesrath vor dem 1. Januar 1887 mitgetheilt werde. Die Veröffentlichung dieser Bestimmungen behufs Einführung derselben erfolgt, sobald die Erklärung von deren Annahme auch seitens der übrigen Regierungen durch den Schweizerischen Bundesrath bekanntgegeben worden ist. Der Bayerische Bevollmächtigte enthielt sich auf Grund des Art. 46 der Reichsverfassung der Abstimmung, erklärte jedoch zugleich die Bereitwilligkeit seiner Regierung, die Bestimmungen des Schlussprotokolls im Fall ihrer Annahme für die übrigen Deutschen Bahnen auch auf den Bayerischen Bahnen zur Anwendung bringen zu lassen. Ebenso beschloss der Bundesrath seine Zustimmung zu den in derselben Konferenz vereinbarten Bestimmungen, betreffend die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr. Auch die Veröffentlichung dieser Bestimmungen behufs ihrer Einführung erfolgt, sobald deren Annahme auch seitens der übrigen betheiligten Regierungen durch den Schweizerischen Bundesrath konstatirt ist.

Dass die zustimmenden Erklärungen auch der übrigen betheiligten Regierungen bereits erfolgt sind und infolge dessen der Schweizer Bundesrath mitgetheilt hat, dass die getroffene Vereinbarung am 1. April d. J. in Kraft tritt, haben wir bereits (No. 5 S. 45 d. Ztg.) gemeldet.

Landes-Eisenbahnrath.

Beiden Häusern des Landtags ist eine übersichtliche Darstellung des Ergebnisses der im Jahre 1886 stattgehabten Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths zugegangen. Danach ist der Landes-Eisenbahnrath im Jahre 1886 dreimal, und zwar am 5. Juni, am 25/26. Juni und am 10/11. Dezember 1886 zusammengetreten. Den beiden letzteren Sitzungen sind Berathungen des Ausschusses vorangegangen. Der Landes-Eisenbahnrath hat über die dem Etat für 1887/88 beigefügte Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, über die Einführung ermässigter Stückgutfrachten für eine Reihe wichtiger Frachtartikel, über Frachtermässigungen für Getreide, Mehl, Mühlenfabrikate und Düngemittel, sowie über andere Aenderungen der Tarife und des Betriebsreglements berathen. Den Beschlüssen des Landes-Eisenbahnraths ist die Regierung, abgesehen von dem in der Sitzung vom 10. Dezember behandelten Gegenstande, betr. die Einführung eines Ausnahmetarifs für Eisendraht, Drahtstifte, Sprungfedern, Nägel, Nieten und Ketten von Gleiwitz nach den Elb- und Weserhäfen, auf welchen eine Entscheidung noch nicht erfolgt ist, in allen Punkten beigetreten.

Kombinirbare Rundreisebillets.

Zu dem von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Hauptverzeichniss der Streckenkoupons zu kombinirbaren Rundreisebillets ist der vierte Nachtrag erschienen, welcher wiederum eine Menge neuer, das bisherige Netz des Rundreiseverkehrs bedeutend erweiternde Koupons enthält. Der Nachtrag kann von allen Inhabern des Hauptverzeichnisses kostenfrei von den Ausgabestellen der kombinirbaren Rundreisebillets bezogen werden. Weitere Nachträge werden zu dem gegenwärtigen Hauptverzeichniss nicht ausgegeben werden, da zum 1. Mai d. J., also mit dem Beginn der Reisezeit, ein vollständig neues Verzeichniss mit einer neuen Karte erscheinen wird.

Bahnprojekt Weisswasser-Forst.

Wie die „Frkf. Oder-Ztg." berichtet, hat der Kreistag des Spremberger Kreises dem Antrage des Kreisausschusses gemäss beschlossen, der Staatsregierung den Grund und Boden zum Bau der Bahn Weisswasser-Forst, soweit dieselbe den Kreis Spremberg berühren wird, unentgeltlich herzugeben. Dem Kreise selbst erwachsen daraus keine Kosten, da derselbe den Grund und Boden ebenfalls unentgeltlich erhielt. Die Bahn ist somit ihrer Verwirklichung wesentlich näher gerückt.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft.

Dem Vernehmen nach wird im Laufe des Februar eine ausserordentliche Generalversammlung der vorgenannten Gesellschaft stattfinden, welche sich darüber schlüssig machen wird, ob das Eisenbahnprojekt Güstrow-Schwaan durch die Gesellschaft ausgeführt werden soll. Falls diese Frage bejaht werden sollte, würden voraussichtlich besondere Mittel für den Bau der Bahn nicht erforderlich sein, sondern vorhandene Fonds zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werden.

Drahtseilbahn bei Karlsruhe.

In Karlsruhe wird die Herstellung einer Drahtseilbahn **auf den Thurmberg**, welcher als beliebter Ausflugsort eine der schönsten Fernsichten auf das Rheinthal und die Pfälzer Berge gewährt, eifrig betrieben. Zu diesem Behufe steht dem Vernehmen nach die Gründung einer Gesellschaft bevor, nachdem inzwischen bereits ein bezügliches Projekt ausgearbeitet worden ist. Nach demselben sollen die gesammten Anlagekosten 100 000 *M.* betragen. Da die Verwaltung der Durlacher Dampfbahn angeblich im eigenen Interesse sich erboten haben soll, die Betriebsleitung der in Rede stehenden Bahn unentgeltlich zu übernehmen, werden die Kosten für den in Aussicht genommenen sechsmonatlichen Sommerbetrieb derselben einschliesslich 2 000 *M.* Jahresabschreibung auf nur 7000 *M.* veranschlagt. In den betheiligten Kreisen hofft man, die Bahn bereits bis zum Sommer betriebsfähig fertigstellen zu können.

Neue Dampferlinie zwischen Rostock und Dänemark.

Ueber den Plan, zwischen Rostock und Dänemark eine neue regelmässige Dampferverbindung zu schaffen, schreibt die „R. Z.": Um den Frachtverkehr von und nach Dänemark zu heben, wird, wie wir hören, hierselbst demnächst die Gründung einer Aktiengesellschaft erfolgen, deren Ziel die Erbauung eines Dampfschiffes ist, welches zum Güter- und Viehtransport von und nach Dänemark bestimmt ist. Es wird beabsichtigt, das Schiff für Viehladung von Gjedser nach Warnemünde in Fahrt zu stellen, sowie ferner für Güterverladung von Kopenhagen bezw. Malmö nach Rostock und umgekehrt, so dass also damit auch eine direkte Dampfschiffslinie Rostock-Dänemark-Schweden eröffnet würde. Man hofft ferner für Rostock und das Hinterland bestimmte Englische Güter, welche von England nach Kopenhagen durch Frachtdampfer verladen werden, mit der neuen Route hierher zu befördern. Das zu erbauende Dampfschiff wird eine Tragfähigkeit von 200 t haben

Gänse-Wagenladungen nach Berlin.

Auf den Gänsemarkt in Rummelsburg bei Berlin sollen im Jahre 1886 nach Angabe der „Voss. Ztg." vermittelst der Niederschlesisch-Märkischen Bahn 113 und vermittelst der Ostbahn 817 Wagenladungen Gänse gebracht sein. Da jeder Wagen etwa 1 300 Stück Gänse enthält, so ist der Markt mit etwa 1 209 000 Stück Gänsen beschickt gewesen.

Direkte Tarife nach dem Orient.

Die „Voss. Ztg." enthält nachstehende, aus Berliner Kreisen entstammende Notiz: „Laut Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg an die Aeltesten der Kaufmannschaft hat sich neuerdings die Möglichkeit eröffnet, direkte Tarife für den Verkehr von Deutschen Stationen nach den Hafenplätzen des Orients, insbesondere nach den nichtrussischen Hafenplätzen des Schwarzen Meeres, nach Konstantinopel, nach den übrigen Seehäfen der Levante, Aegyptens und den an der Nordküste von Anatolien gelegenen Türkischen Seehäfen Trapezunt, Sinope u. s. w. auf der Route via Grajewo-Odessa zu erlangen. Die bezeichnete Königliche Direktion, ehe sie weitere Schritte in dieser Angelegenheit thut, wünscht sich aus den Aeusserungen der betheiligten Handelsvorstände die Ueberzeugung zu verschaffen, ob aus der Eröffnung eines neuen Exportweges nach dem Orient der Deutschen Industrie Mitteldeutschlands u. s. w. ein nennenswerther Vortheil erwachsen würde. Das Aeltestenkollegium, gestützt auf die Aeusserungen mehrerer hiesiger Industriezweige, die in der Sachverständigenkommission für gewerbliche Interessen vertreten sind, empfiehlt die weitere Förderung der von der Königlichen Direktion in Aussicht genommenen Bemühungen um verwohlfeiltere direkte Tarife."

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 342 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 349 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Deutschen Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Verbreitung der Reblaus (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 369 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Umrechnung des Heizwerthes der verschiedenen Brennmaterialien auf eine stets gleich bleibende Wärmeeinheit (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 371 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beigabe von Ursprungsattesten zu Kartoffel sendungen nach Frankreich (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 385 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse des Arbeiterpersonals (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 395 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Massnahmen gegen die Verbreitung der Rinderpest (abgesandt am 24. d. Mts.).

Amerikanische Korrespondenz.

Waldbahnen.

Der Bau von Bahnen zur Erreichung von Fichtenwäldern wird jetzt als eine der berechtigten Unternehmungen für Kapitalanlagen ohne grosses Risiko und mit beinahe sicherer Aussicht auf guten Gewinn angesehen. Linien von schmalen wie auch normalen Spurweiten werden innerhalb der Waldungen nach allen Richtungen hin angelegt und es scheint fast, als ob die Aera des Holzgewinnens mittels Eisenbahnhilfe (railroad logging) jetzt begonnen hat. Viele der älteren Eisenbahngesellschaften — entstanden zur Ausführung eines ausschliesslichen Eisenbahngeschäfts und ohne eigenes Interesse an dem zu entwickelnden Holzgeschäft — projektiren neue Strecken und Erweiterungen, welche nach der Ausführung einen bedeutenden Holzverkehr, namentlich in grossen Blöcken, sichern werden. Beinahe alle Bahnen im nördlichen Theile der niederen Halbinsel von Michigan haben längere Zeit hindurch ein sehr grosses Geschäft in der Beförderung von Holzblöcken gemacht und sind jetzt begierig auf Erweiterung dieses Verkehrs. U. a. plant die Chicago und West Michigan Eisenbahngesellschaft die Ausdehnung ihrer bestehenden Strecken von Baldwin nach Traverse City nebst einem Zweige nach Manistre und auch die nordöstliche Ausdehnung über Big Rapids nach Alpena wird ihre Richtung dorthin nehmen.

Diese Erweiterungen, wenn ausgeführt, werden sich als eine grosse Wohlthat für die Besitzer von Holzmühlen erweisen, da sie denselben grosse Summen ersparen, welche ihnen sonst entstehen durch Verlegung der Mühlen oder Transport der Blöcke von den Fällungsstellen in primitivster Weise und auf ungebahnten Wegen. Aber auch der Holzabsatz im allgemeinen wird dabei gewinnen, die Holzpreise werden sich ermässigen und die Ausführung neuer Eisenbahnen wird dadurch begünstigt werden.

Baltimore und Ohio Eisenbahn.

Nachdem die Verbindung mit den Gleisen der Reading Eisenbahn in Philadelphia hergestellt ist, fahren seit 15. Dezember v. J. Durchgangszüge nach Newyork über die Gleise der Reading und Newjersey Centralbahn. Vorläufig und bis zu grösserer Vervollkommnung der Einrichtung werden nur 1 Durchgangs-Personen-, 1 Lokal- und 1 Einwandererzug abgelassen, doch soll die Anzahl binnen kurzem vergrössert werden.

Petroleum als Feuerungsmaterial.

Nach dem San Francisco „Bulletin“ hat man die Feuerung durch Petroleum, welche bei den Fährbooten „Solano“, „Piedmont“ und „Julia“ eingerichtet war, aufgegeben und heizt wieder mit Kohlen. Zu diesen ist auch das Pacific Walzwerk wieder zurückgekehrt, weil die Kosten zu hohe waren.

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Urkundenfälschung. Die auf einem Eisenbahnfrachtbriefe befindliche Spesennote ist eine Urkunde.** In Erwägung dass 1. Therese G. hinreichend verdächtig ist, in rechtswidriger Absicht und um sich einen Vermögensvortheil zu verschaffen, eine Urkunde gefälscht und von derselben zum Zwecke einer Täuschung Gebrauch gemacht zu haben, indem sie nach Empfang eines von der Grossherzoglich Badischen Eisenbahnstation Waldshut für den bei ihr damals in Miethe wohnenden Schreinergesellen Otto M. angekommenen Koffers und des hierzu ausgestellten Frachtbriefes die auf dem letzteren von dem zuständigen Beamten der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnverwaltung zu Waldshut geschriebene Kostennote durch Einsetzung der Ziffer „1“ um den Betrag von 1 ℳ erhöhte, den Vortrag der summirten Gebühr zu 2 ℳ 90 ₰ durch Abänderung der Zahl „2“ in „3“ auf 3 ℳ 90 ₰ verfälschte, sodann die von dem Güterschaffner Joseph S. gefertigte Schlussziffer über die gesammten Transportkosten mit 3 ℳ 26 ₰ unbefugt durch Wegkratzen der Zahl „3“ und Darüberschreiben der Zahl „4“ auf 4 ℳ 26 ₰ abänderte und dem Otto M. unter Vorlage des also verfälschten Frachtbriefes in Berechnung nicht der wirklichen, sondern der fälschlich erhöhten Frachtauslage von dem zum Zwecke der Auszahlung der Frachtkosten für den erwarteten Koffer von Otto M. an die Therese G. gegebenen Vorschusse von 5 ℳ nur den Betrag von 74 ₰ zurückerstattete, dagegen 1 ℳ sich rechtswidrig zueignete; . . . . 2. der auf einem Eisenbahnfrachtbriefe enthaltenen Spesennote, da solche, wenn ihr auch die Unterschrift des Ausstellers nicht beigefügt ist, zum Beweise von Rechten und Rechtsverhältnissen von Erheblichkeit ist, der Charakter einer Urkunde im Sinne der §§ 267 ff. R. Str.-G.-B's zukommt, daher deren Fälschung als Urkundenfälschung zu bestrafen ist (Rechtspr. d. Reichs-G. Bd. I S. 751); . . . . 3. die in Rede stehende Spesennote sich, soweit sie von dem Güterschaffner S. herrührt, als Privaturkunde, und, soweit sie von einem Organe der Grosshzgl. Badischen Staatseisenbahn-Verwaltung beigefügt ist, weil von einer öffentlichen Behörde innerhalb ihres amtlichen Wirkungskreises hergestellt, als eine öffentliche Urkunde darstellt; . . . . 4. jedoch nach Lage der Sache nicht anzunehmen ist, Therese G. habe bei Fälschung dieser Urkunde gewusst, dass der bezügliche Theil der Urkunde von einer öffentlichen Behörde herrühre, ihr sonach dieser zum gesetzlichen Thatbestande der Fälschung einer öffentlichen Urkunde nach § 268 No. 2 des R.-Str.-G.-B's erforderliche Thatumstand gemäss § 59 nicht zugerechnet werden darf; . . . . 5. somit die von Therese G. in der rechtswidrigen Absicht, sich einen Vermögensvortheil zu verschaffen, unternommene Fälschung nur nach § 268 No. 1 a. a. O. zu verfolgen, daher die landgerichtliche Strafkammer als erkennendes Gericht zuständig ist . . . . wird gegen Therese G. wegen eines Verbrechens der Privaturkundenfälschung das Hauptverfahren vor der Strafkammer des Landgerichts München I eröffnet. (Beschluss des Ober - Landesgerichts zu München vom 12. März 1886; Samml. der Entsch. Bd. IV. S. 126 f.)

Vermischtes.

Trinkspruch zum Festdiner der internationalen Sommerfahrplan-Konferenz zu Dresden am 19/20. Januar 1887.

Gewidmet von Adolf Pernwerth von Bärnstein, Kgl. Bayer. Oberregierungsrath, Vorstand der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Schnee und Eis und Winterkälte herrschen ringsum durch die Lande,
Da wir rüstig ausgezogen zu der Stadt am Elbestrande,
Ernsten Raths allhie zu pflegen, wie zu'm allgemeinen Frommen
All' die Züge sollen gehen, all' die Züge sollen kommen.

Wort um Wort ist da geflogen hin und her am grünen Tische,
Launig bald und bald erhitzet, in der Meinungen Gemische; —
Mancher Speer ward da gebrochen, wo sich Gegner trotzend fanden,
Bis sie endlich, kampfesmüde, sich zu'm „Protokoll“ verstanden.

Also ziemt sich's ja im Rathe: nöthig ist der Geister Reiben,
Soll der Friede, der erzielte, dauernd und gedeihlich bleiben; —
Doch nun eint, nach der Arena, uns Lukull bei frohem Mahle
Und die Kämpen kreuzen traulich, statt der Speere, die Pokale.

Heit'rer Sinn und munt're Laune suchen Geltung rings in Scherzen,
Und das gold'ne Blut der Reben schliesset auf die vollen Herzen, —
Lasst uns d'rum die Becher heben, lasst sie laut zusammenklingen,
Dem, was uns die Brust beseelet, eine Libation zu bringen.

Mög' der Fahrplan, den wir schufen, wirklich kommen zum Vollzuge —
Und kein andrer ihn verdrängen rasch in unheilvollem Fluge; —*)
Solchem Sinn, das Werk der Tage, die wir hier verbracht, zu krönen —,
Lasst in Elbflorenz, dem schönen, jetzt ein dreifach Hoch ertönen!

Kursbücher.

Moeller's Kursbuch 1887 No. 1 ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover in seinem 35. Jahrgang erschienen, ist also schon ein Menschenalter der zuverlässige Rathgeber und bewährte Freund des Reisenden gewesen. Auch der neue Jahrgang wird neben den Fahrplänen der Eisenbahnen, Posten und Dampfschiffe eine solche Fülle praktischer Notizen bringen, dass jedes Heft als bequemes Nachschlagebuch namentlich auch für den Comptoirgebrauch dient.

*) Möge dieser Wunsch des Herrn Verfassers, dass die als Friedens-Fahrplan construirte Sommerfahrordnung nicht unversehens durch einen Kriegs-Fahrplan verdrängt werde, in Erfüllung gehen! Die Red.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 7 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 26. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrsstörungen.

Wegen Eisganges im Rheine sind die Trajektanstalten:
Griethausen bei Cleve seit 16. d. Mts. Morgens,
Obercassel bei Bonn seit 17. d. Mts. Nachm.,
Bingerbrück - Rüdesheim seit 19. d. Mts. Morgens
für jeden Verkehr gesperrt.

Dauer der Störung ist unbestimmt, die Wiederaufnahme des Verkehrs wird demnächst veröffentlicht werden.

Köln, den 19. Januar 1887. (189)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Infolge starken Eisganges wurde der gesammte Trajektverkehr zwischen Gombos und Erdöd vom 18. Januar l. J. ab auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 20. Januar 1887. (190)
Die Direktion.

---

2. Güterverkehr.

Die nachstehende, durch Nachtrag VII vom 1. d. M. zum **Verbands-Gütertarif, Theil I, für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände** eingeführte Tarifbestimmung über die Anwendung der Frachtsätze der Spezialtarife I bis III ist durch Hinzufügung der im Druck hervorgehoben Worte ergänzt worden:

„Zu den Frachtsätzen der Spezialtarife werden die in dem betreffenden Verzeichnisse aufgeführten Güter befördert, wenn der Versender sie mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10000 kg auf einen Wagen aufliefert oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt. Bei Aufgabe von Quantitäten unter 10000 kg, jedoch von mindestens 5000 kg **oder bei Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm** pro Wagen, werden die Güter der Spezialtarife I und II zu den Sätzen der Klasse A2 und die Güter des Spezialtarifs III zu den Sätzen des Spezialtarifs II befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10000 kg eine billigere Fracht ergibt.

Siehe übrigens auch die Bestimmungen unter 4b und die speziellen Tarifvorschriften im Theil II B.“

Elberfeld, den 20. Januar 1887. (191)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Am 1. Februar d. Js. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Greiz und Derondingen (Schweiz. Centralbahn) neue Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs in Kraft.

Ausserdem werden für den Verkehr der Stationen Chemnitz, Crimmitschau, Dresden-Altst., Görlitz, Reichenberg, Werdau und Zittau einerseits und der Schweizerischen Station Langnau andrerseits, mit sofortiger Gültigkeit einzelne der bestehenden Frachtsätze der regulären Tarifklassen berichtigt, ohne dass Erhöhungen hierbei in Betracht kommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 19. Januar 1887. (192)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Inkrafttreten der Nachträge 5 zu den Heften 1 und 2 des Verbands-Gütertarifs.) Am 15. Februar d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 5. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite bezw. neue Frachtsätze zwischen einzelnen Stationen, Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.

Durch Nachtrag 5 zu Tarifheft 1 wird zugleich der Frachtsatz der Stückgutklasse I zwischen Hannover (Nordbahnhof) und Hainholz einerseits und Station Freudenthal der Mährisch - Schlesischen Centralbahn andererseits vom 15. März 1887 ab auf 8,17 *M.* für 100 kg erhöht.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 24. Januar 1887. (193)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nassau - Elsässischer, Nassau - Badischer, Nassau - Württembergischer Verkehr. Die am 1. Februar l. J. in Kraft tretenden Tarifnachträge enthalten Frachtsätze für neu einbezogene Stationen, Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie verschiedene neue Ausnahmetarife.

Ferner kommen für den Umschlagsverkehr in Kastel und Frankfurt a/M. ermässigte Transittarife zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 21. Januar 1887. (194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Belgischer und Rheinisch-Westfälisch-Belgischer (Rheinisch-Köln-Minden - Belgischer und Bergisch - Märkisch - Belgischer) **Güterverkehr.** Von und nach der zwischen Virginal und Ronquières, Stationen der Belgischen Staatseisenbahn, gelegenen, die dortige Papierfabrik Mercier bedienenden Station „Virginal (Fabrique de papier Mercier)“ können hinfort Sendungen in gewöhnlicher Fracht von mindestens 2000 kg zu den für die Station Rognon der Belgischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Güterverkehren bestehenden Frachtsätzen direkt abgefertigt werden.

Köln, den 22. Januar 1887. (195)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Kohlenverkehr Böhmen - Werrabahn. In den Ausnahmetarif vom 15. Mai 1886 sind unsere Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Steinach und Veilsdorf einbezogen worden.

Nähere Auskunft über die Höhe der direkten Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Meiningen, den 18. Januar 1887. (196)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) - Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Die an der Neubaustrecke Sonneberg-Lauschau der Werra - Eisenbahn belegenen Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach a. d. Werrabahn werden vom 1. Februar d. J. ab in den direkten Güterverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Köln, den 20. Januar 1887. (197)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zu den Tarifheften 6 und 9 (Main-Neckarbahn - Badischer und Hessische Ludwigsbahn - Badischer Güterverkehr) kommt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a/M., Gustavsburg oder Mainz und von da nach gewissen Stationen der Grossh. Badischen Staatsbahnen und Bodenseeuferstationen transportirt werden, je ein Transittarif zur Einführung.

Karlsruhe, den 20. Januar 1887. (198)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Nachtrag III zum Gütertarif Elberfeld - Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern - Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. April 1886 tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser dem Kilometerzeiger für die neu einbezogene Station Glaserberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und die Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach der Werrabahn Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs bezw. des Nachtrags II.

Elberfeld, den 18. Januar 1887. (199)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 1. Februar d. J. tritt zum Lokalgütertarif für den diesseitigen Direktionsbezirk vom 1. April 1886 der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen und Ergänzungen zu den Abschnitten II A, B, C, D, E und F des Haupttarifs, insbesondere Bestimmungen über die Beförderung leer zurückgehender Bierfässer in Bier - Spezialwagen, Aufhebung der Beschränkungen in der Abfertigung von Gütern auf der Haltestelle Lanz und der Station Halensee, ermässigte Stückgutfrachtsätze für Halensee und Lagerhof bei Gesundbrunnen, direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs II zwischen Sternschanze einerseits und Eidelstedt und Blankenese andererseits, Aufnahme von Kleie etc. und Oelkuchen etc. unter die Artikel des

Ausnahmetarifs E (für Getreide, Mühlenfabrikate etc.). Einzelne Bestimmungen des Nachtrags sind bereits früher zur Einführung gekommen.

Soweit der Nachtrag Erhöhungen enthält, treten dieselben erst mit dem 15. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen, durch welche auch Exemplare des Nachtrags unentgeltlich – soweit der Vorrath reicht — bezogen werden können.

Altona, den 20. Januar 1887. (200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den **Transport von Steinsalz und Siedesalz** zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50000 kg an einen Empfänger, von Linden, Peine, Salzderhelden und Göttingen nach den Elbe- und Weserhäfen, sowie nach Kiel, kommen vom 1. Februar d. J. ab ermässigte Ausnahmesätze zur Anwendung, welche in den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Hannover, den 17. Januar 1887. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in dem Gütertarife für den Staatsbahnverkehr **Elberfeld - Braunschweig** vom 1. April 1883 nebst Nachträgen enthaltenen direkten Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Haltestellen Dettum, Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen der ehemaligen Braunschweigischen Eisenbahn treten mit dem 10. März d. J. ausser Kraft.

Elberfeld, den 20. Januar 1887. (202)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II. Die Gültigkeit der Ausnahmetarife No. 20 für Zucker, roh, auf Seite 212 des Tarifhefts 1 und No. 17 D für gusseiserne Rohre auf Seite 95 des Nachtrags II zu diesem Tarifheft wird bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1887 verlängert.

Breslau, den 20. Januar 1887. (203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 25. d. Mts. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für **Petroleum, Petroleum-Aether** und **Naphtha** ab Peine nach Rheinisch - Westfälischen Stationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen und das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion.

Hannover, den 18. Januar 1887. (204)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Durch den am 1. Februar d. J. in Kraft tretenden Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif werden für Bau- und Schleifsteine neue Ausnahmetarife eingeführt, sowie die Ausnahmetarife für Steine und für Mehl erweitert. Ausserdem werden durch diesen Nachtrag, welcher von den Verbands - Güterexpeditionen bezogen werden kann, verschiedene Bayerische Stationen in den Verbandsverkehr neu aufgenommen.

Erfurt, 21. Januar 1887. (205)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Süddeutschen Verbandsverkehre** mit Oesterreich-Ungarn wird mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. der Nachtrag I zum Gütertarif Theil IV, Heft No. 2 Abth. B vom 1. Januar 1887 ausgegeben. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen Frachtsätze für Rindensendungen von der Station Ipolyság der priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und wird von den betheiligten Bahnverwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 22. Januar 1887. (206)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Für die **Beförderung von Getreide** etc. von Stationen der Morschansk-Sysran- und Rjasan-Koslow Bahn, sowie von Weizenmehl von Stationen der Orenburger Bahn nach Danzig und Neufahrwasser treten von 22/10. Januar cr. ab neue Tarife in Kraft. Exemplare derselben sind bei den genannten Deutschen Stationen zu haben.

Die Direktion. (207J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizischer Gemeinschafts - Verkehr. Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 1 und 7. Mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. gelangen zu Theil II Tarifheft 1 der Nachtrag III und zu Tarifheft 7 der Nachtrag II zur Einführung.

Diese Nachträge, welche bei den Verbandstationen und an den Direktionssitzen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen sind, enthalten die Wiedereinführung der in den bezüglichen Nachträgen I enthaltenen Frachtsätze für Sudsalz im Verkehre von den Stationen Bolchów, Dolina, Drohobycz und Kalusz bezw. Dobromil nach Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal.

Wien, den 20. Januar 1887. (208)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafenverband. Die im Nachtrag II zum Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafentarife, Theil II, Heft 1 für die Station Aussig angegebenen direkten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 29 (Zucker aller Art zum Export) gelten auch für die Station Schönpriesen. (209RM)

Ostdeutsch - Böhmischer Eisenbahnverband. Am 15. Februar l. J. tritt der Nachtrag XI zum Ostdeutsch - Böhmischen Verbands - Gütertarif, Theil II, Heft 2, enthaltend Erweiterung des Ausnahmetarifs 4 (Caolin - Porzellanerde etc.) und Frachtberechnung für leer zurückgehende Bierfässer, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse No. 8 zu beziehen.

(210 RM)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. Januar 1887 trat ein Nachtrag I zum Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und nach Station Reichenberg Südnorddeutsche Verbindungsbahn vom 1/9. 1884 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze für die Stationen Hainewalde, Klotzsche und Wilischthal, sowie für Zittau Sächsische Staatsbahnen trs. und kann bei der gefertigten Direktion eingesehen und durch dieselbe bezogen werden.

Wien, am 19. Januar 1887. (211)
Die Direktion.

3. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Es soll die Lieferung von 4 Stück dreiachsigen Personenzug-Tenderlokomotiven nebst 1 Satz Reservestücken, unter Zugrundelegung der bei den Preuss. Staatsbahnen gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" versehen, portofrei bis zu dem auf den 15. Februar 1887, Vormittags 12 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau, hierselbst, einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem genannten Büreau in den Geschäftsstunden, von 8—3 Uhr, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ unfrankirt bezogen werden.

Altona, den 21. Januar 1887. (212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. (Ausschreibung von Oberbaugeräthen.) Ausschreibung auf Lieferung der für 1887/8 erforderlichen Oberbaugeräthe, als Handbeile, Dexel, Kreuzhacken, Bahnhämmer, Schippen und der hölzernen Stiele zu denselben.

Termin: Mittwoch, den 9. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36.

Angebote sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift „Angebot auf Oberbaugeräthe" versehen an dasselbe einzusenden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen daselbst, Zimmer 32, zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 1 ℳ für alle Geräthe und 50 ₰ nur für die Stiele, die Bedingungen allein für 40 ₰ in baar oder Briefmarken zu 10 ₰ unfrankirt von dort bezogen werden. — Zuschlagsfrist 3 Wochen vom obigen Termine ab.

Breslau, den 21. Januar 1887. (213)
Materialien-Büreau.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Schreibmaterialien. Die Lieferung der für das Etatsjahr 1887/8 für die Büreaus der Königl. Eisenbahndirektion Breslau erforderlichen Schreibmaterialien als: Schreib- und Packpapiere, Tinten, Bleistifte, Stahlfedern, Heftzwirn, Kouverts etc. soll öffentlich verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 4. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Schreibmaterialien" versehen, versiegelt und frankirt bis zum obigen Termin einzureichen. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 60 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 21. Januar 1887. (214)
Materialienbüreau.

Fortsetzung d. offiz. Anzeigen auf S. V

No. 2. Jahrgang 1887. Berlin, am 26. Januar 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 24. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	A	2	1	Ballen	Futtermoll —	16	1	Ravensburg	Württemb. Staatsb.	bei Güterbodenrevision.
2	A	86	2	—	Holzrahmen (roh) —	18,5	2	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
3	B E H	—	1	Kiste	frische Fische —	70	3	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Aes / Gr. Gottern.
4	B M	1	1	Fass	leer —	12	4	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
5	D	—	1	Gebünde	Flacheisen —	62	5	Ingelheim Stat.-Verwltg.	Hessische Ludwigsb.	
6	E	989/993	5	Ballen	Belladonnakraut —	140	6	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	am 6/1. auf der Strecke gefunden.
7	G F C	1	1	Stange	Stahl —	23	7	Delitzsch	„	
8	H	1	1	Ballen	Lumpen —	30	8	Aachen	Linksrh. Köln	
9	H H	106	1	—	Pflugschaar —	2,5	9	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
10	H K	2814	1	Korb	Eisenguss —	22	10	Soest	K. E.-D. Hannover	
11	H R	300	1	Kiste	leere gebr. Blechbüchsen	35,5	11	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
12	J	87	1	Ballen	Felle —	50	12	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bezettelt: Frankfurt.
13	J D E	—	23	Körbe	Bücklinge —	345	13	Venlo	Niederländ. Stsb.	
14	J G B	48	1	Weinfass	leer —	19	14	Aachen	Linksrh. Köln	
15	J D & Co △	6	1	Ballen	Manufakturw. —	135	15	Almelo	Niederländ. Stsb.	
16	K	—	1	Kollo	in Leinen (Deckel zu einem Heerdausguss)	1,5	16	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
17	K K	190	1	Korb	Eisenwaaren —	15	17	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
18	M	1719	1	Pack	Papier —	21	18	Karlsruhe	Badische Stsb.	
19	M K	I	1	Fass	leer —	32	19	„	„	
20	R	—	1	—	Ofenrohr —	2	20	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	bei Bodenrevision
21	S	20	1	Sack	Tabak —	24,5	21	Aachen	Linksrh. Köln	bez.: Basel beschrieben: Pallavicini-Durrazzo Gegli.
22	V B	46	1	Kübel	leer —	7	22	Oels	K. E.-D. Breslau	
23	V P D	2985	1	Kiste	Wein —	25,5	23	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
24	Alb. Klauss Weissenfels	23	1	—	Plan —	—	24	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	am 13/12. 86 aus 7941 Köln entladen.
25	F. Senf	—	1	Bierfass	leer —	9,5	25	Erfurt	„	
26	Georg Lorenz General-Depot Weihenstefan München	3471	1	Fass	leer —	24	26	Leipzig Thür. Bhf.	„	bei Bodenrevision.
27	Geyer	126	1	Bierfass	leer —	20	27	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
28	S. Sudalski	—	1	Sack	leere gebr. Säcke —	32	28	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
29	Weber	—	2	Bierfässer	leer —	130	29	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
30	—	569	1	—	Schraubenschlüssel —	1	30	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
31	roth	II	1	Stange	Eisen —	4,5	31	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
32	weisser Strich	—	1	—	eisernes Lager —	3	32	Soest	„	
33	△ H	560	1	Kiste	Thonröhren —	11	33	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	△ TH	9286	1	Ballen	Tabak —	80	34	Frankfurt a/M. T.	„	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	H518	342. 506 565. 564.	4	Kisten	unbekannt —	?	35	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
					E. Kolli ohne Signatur:					
36	—	—	1	—	Brett 3,5 m lang, 0,20 m breit, 0,02 m stark	—	36	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden.
37	—	—	4	Stück	Bretter —	30	37	Eschede	K. E.-D. Hannover	
38	—	—	4	Stangen	Eisen —	42	38	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
39	—	—	2	Kolli	Eisenroste —	18,5	39	Stolberg Ham.	Linksrh. Köln	
40	—	—	1	—	Flaschenschrank —	26	40	Aachen	„	
41	—	—	1	Ballen	Gummistränge —	34,5	41	Hannover E.-Exp.	K. E.-D. Hannover	
42	—	—	1	Bund	eis. Haken u. Leinen	5	42	Posen	K. E.-D. Breslau	
43	—	—	1	—	Kinderschlitten —	—	43	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	—	—	1	Kiste	? —	142	44	Aachen	Linksrh. Köln	
45	—	—	3	Körbe	leer —	23	45	Kettenheim Stat.-Verwltg.	Hessische Ludwigsb.	
46	—	—	1	Bund	2 Leinen —	—	46	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	—	—	1	—	Leine —	—	47	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
48	—	—	1	Rolle	Pappdeckel —	6	48	Heidelberg	Badische Stsb.	innengezeichnet Reis G B 217Mannheim
49	—	—	1	Gebund	Reiserbesen —	—	49	Darmstadt G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
50	—	—	1	—	Stuhltheil —	—	50	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	—	—	1	—	braun polirter Umschlagtisch	39	51	Stuttgart	Württemb. Stsb.	bei der Güterbodenrev.
52	—	—	2	—	Wagenschlösser mit Schlüssel an ledernem Riemen	1	52	Frankfurt a/M. T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	65	2	Bund	Garn —	26	1	Reichenberg	Südnordd. Verb.	seit 23/12.
2	B	—	2	Stück	Ofentheile —	7	2	Arad	Ungar. Stsb.	von Bazias seit 26/11.
3	R	12733	1	Kiste	? —	24	3	Békés	„	von Wien St. E. G. seit 30/12.
4	E	6	1	Fass	Petroleum —	—	4	Pulkau	Oesterr. Nordwestb.	seit 12/12.
5	F K	1	1	Pack	Bilder —	11	5	Oberhollabrunn	„	„ 4/12.
6	H	1	1	Kiste	Kleider, Geschirre —	145	6	Arad	Ungar. Stsb.	„ 26/11.
7	H	80164	1	„	Caffeesurrogate —	117	7	Schlappenz	Oesterr. Nordwestb.	„ 24/12.
8	J L L	943	1	„	? —	224	8	Csaba	Ungar. Stsb.	„ 16/12.
9	J T	—	2	Ballen	Leinwand —	20	9	Wysocan	Oesterr. Nordwestb.	„ 26/12.
10	J V	—	1	„	? —	45	10	Kolin	„	„ 20
11	K	—	1	Stück	Wassereimer —	2	11	Boldoghaza	Ungar. Stsb.	von Rimabanya seit 6/1.
12	K A	—	6	„	Wassereimer —	20	12	Czegled	„	von Lucsatin seit 22/9.
13	K C M	600 4	8	Rollen	Dachpappe —	395	13	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	seit 30/12.
14	K F	53	1	Kiste	Wagenschmiere —	56	14	Orosháza	Ungar. Stsb.	von Palota seit 9/1.
15	L	1/6	6	Stück	Ofentheile —	48	15	Arad	„	seit 12/11.
16	L A F	—	1	Pack	Säcke —	18	16	„	„	„ 11/10.
17	L F	1	1	Ballen	? —	20,5	17	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 29/11.
18	L F Z	54	2	Brode	Zucker —	14	18	Arad	Ungar. Stsb.	von N.Surány seit 8/11.
19	L M	150	1	Ballen	? —	15	19	Wien	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/12.
20	M	—	1	Sack	Hopfen —	10	20	Mezötur	Ungar. Stsb.	von Tornallya seit 21/11.
21	MK	80	1	Ballen	? —	30	21	Reichenberg	Südnordd. Verb.	seit 29/12.
22	R	—	2	Stück	Ofentheile —	12	22	Arad	Ungar. Stsb.	„ 8/11.
23	R	—	16	„	Wageneinrichtung —	—	23	„	„	„ 26/12.
24	W K	105	1	Kiste	Zündhölzchen —	17	24	J. Lecsö	„	„ 9/1.
25	Adresse	—	1	Ballen	? —	21,5	25	Jitschin	Oesterr. Nordwestb.	„ 18/12.
26	Levy Josef	—	1	Bund	leere Säcke —	22	26	Szalonta	Ungar. Stsb.	„ 17/12.
27	—	2	1	Sack	Mehl —	75	27	Deutsch Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 28/12.
28	—	2 2	5 10	Fässer	— —	105 108	28	Tetschen	„	„ 20/12.
29	—	3	1	Pack	Winkeleisen —	1,75	29	Arad	Ungar. Stsb.	„ 12/10.
30	—	4	1	Bund	leere Körbe —	25	30	Békés	„	von Szeged seit 6/12.
31	—	10	1	„ —	Rohrmatten — Schubkarren —	24	31	H. M. Vásárhely	„	seit 22/12.
32	—	24	1	Ballen	Packleinen —	15	32	Adler-Kosteletz	Oesterr. Nordwestb.	„ 10/12.
33	—	190	1	Kollo	Möbel —	13	33	Tannwald	„	„ 25/12.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	—	342 265	2	Stück	Plachen	—	60	34	Arad	Ungar. Stsb.	von Brasso seit 26/12.
35	—	1814	1	Fass	leer, alt	—	7	35	Josefstadt	Südnordd. Verb.	seit 10/12.
36	[illegible]	52	1	Ballen	Reis	—	110	36	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	„ 1/12.
37	P	11661	1	Fass	leer	—	44	37	Leschtina	„	„ 15/12.
38	—	—	1	Stück	Aufzugradel	—	3	38	Jedlersee tr.	„	„ 1/12.
39	—	—	5	Bund	Bandeisen	—	65	39	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 12/12.
40	—	—	2	Stück	Bretter	—	19	40	Sarkad	Ungar. Stsb.	„ 25/12.
41	—	—	15	„	Bretter	—	—	41	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 20/12.
42	—	—	1	„	Egge	—	—	42	Oroshaza	Ungar. Stsb.	von H. M. Vasarhely seit 10/10.
43	—	—	4	„	Eisen	—	16	43	Csaba	„	seit 17/12.
44	—	—	1	—	Eisenkessel	—	60	44	Arad	„	„ 12/11.
45	—	—	1	—	Eisenplatte	—	5	45	Nagykata	„	von Ujszasz seit 10/12.
46	—	—	1	—	Feldkessel	—	1	46	Arad	„	seit 8/11.
47	—	—	1	Fass	leer	—	56	47	Szeged	„	von Budapest seit 30/11.
48	—	—	1 1	„ „	1/2 hl leer, alt 1/4 „ „ „		32	48	Pardubitz	Südnordd. Verb.	seit 30/12.
49	—	—	1	Stück	leere Garnwalze	—	8	49	Königgrätz	„	„ 6/12.
50	—	—	1	Sack	Hafer	—	43	50	Turnau	„	„ 12/12.
51	—	—	1	Pack	Holzbrettwand	—	14	51	Arad	Ungar. Stsb.	„ 12/11.
52	—	—	2	—	Holzschüsseln	—	2	52	Szolnok	„	„ 17/10.
53	—	—	1	Pack	Kanapeetheile	—	11	53	Zam	„	von Szeged seit 20/11.
54	—	—	1	Sack	Kleie	—	50	54	J. Lecsö	„	von Budapest seit 7/1.
55	—	—	1	Korb	leer	—	2	55	Arad	„	seit 12/11.
56	—	—	1	—	Nudelbrett	—	—	56	H M. Vasarhely	„	„ 22/12.
57	—	—	1	Sack	Nüsse	—	11	57	Szolnok	„	von Arad seit 7/1.
58	—	—	3	Stück	Ofenröhren	—	2,5	58	Arad	„	seit 1/11.
59	—	—	1	„	Ofentheil	—	2	59	Szolnok	„	von Budapest seit 9/11.
60	—	—	2 3	„ „	Ofenthüren Eisenplatten	— —	6 73	60	Böhm. Skalitz	Südnordd. Verb.	seit 29/12.
61	—	—	44	„	Rechentafeln	—	—	61	Arad	Ungar. Stsb.	„ 26/11.
62	—	—	1	Ballen	Säcke	—	35	62	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 29/12.
63	—	—	1	Kollo	Schlauch	—	12	63	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	„ 16/12.
64	—	—	1	—	Schubkarren	—	20	64	Gyula	Ungar. Stsb.	„ 18/12.
65	—	—	1	Bund	Tischbrett	—	49	65	Szolnok	„	„ 21/12.

I. Offizielle Anzeigen.

3. Submissionen.

(Fortsetzung.)

Verdingung der Unterhaltung und Lieferung von Dienstpelzen und Paletots. Die Unterhaltung und Lieferung der im diesseitigen Direktionsbezirk vorhandenen bezw. erforderlichen Dienstpelze und Dienstpaletots soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Die Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular mit der Aufschrift:

Angebot auf Unterhaltung und Lieferung von Dienstpelzen und Paletots

bis zum Eröffnungstermine am Freitag, den 11. Februar 1887, Vormittags 11 Uhr, an das diesseitige Materialienbüreau hier, die Proben dagegen an die diesseitige Uniformverwaltung hier versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 4. März d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 18. Januar 1887. (215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Betriebsmaterialien. Die Lieferung der für 1887/8 erforderlichen Betriebsmaterialien und zwar:

Gruppe I. raff. und rohes Rüböl, Mineralschmieröl, Putzöl, Braunkohlentheeröl und Petroleum,

Gruppe II. Stearinlichte, Seife, Stärkegummi, Chlorkalk, Desinfektions- und Putzpulver, rohe und gereinigte Karbolsäure, Zündhölzer und Knallpatronen,

Gruppe III. Gewichts- und Plombirschnur, Bindestränge, Bindfaden, Glascylinder, Lampenglocken, Banddochte, wollene Fadendochte, Strauch- und Piassarabesen, grobe Leinwand, Werg, Putzlappen und Putzwolle, Plomben und leinene Handtücher,

Gruppe III. Kupfervitriol, Papierscheiben, Isolatoren, Zink- und Kupferpole, verzinkter Leitungs- und Kupferdraht und blaue Apparatfarbe

soll verdungen werden. — Termin hierzu steht für Gruppe I und II am 10. Februar, für Gruppe III und IV am 16. Februar d. J. Vormittags $10^1/_2$ Uhr im unterzeichneten Büreau an, an welches auch die Angebote versiegelt und frankirt mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien zum Termin am 10. bezw. 16. Februar" einzusenden sind. — Lieferungsbedingungen liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder in Briefmarken à 10 ₰ für jede Gruppe unfrankirt bezogen werden. In den Anträgen ist die Gruppe zu bezeichnen, für welche die Bedingungen gewünscht werden. — Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigen Terminen.

Breslau, den 20. Januar 1887. (216)
Materialienbüreau.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 9 ausrangirten Lokomotiven und eines noch brauchbaren Lokomotivkessels, Montag, den 7. Februar d. J. 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzer Strasse No. 132. Angebote sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden

Berlin, den 19. Januar 1887. (217)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Ein **gut empfohlener** junger Mann, über **7 Jahre** bei einer Königlichen Eisenbahndirektion als Büreaugehülfe thätig, sucht bei einer Privatbahn-Verwaltung eine mit Aussicht **auf feste Anstellung** verbundene Stelle. Derselbe besitzt ausser den Kenntnissen des Eisenbahndienstes fertige kaufmännische und einige Sprachkenntnisse, ist Stenograph und hat Zeichnentalent, würde deshalb auch in den technischen Eisenbahndienst treten können. Ferner stehen demselben noch weitere Kenntnisse und Fertigkeiten, sowie anerkannte und mehrfach bethätigte leichte Auffassungs- und Organisationsgabe empfehlend zur Seite. Gefällige Zuschriften beliebe man unter C. K. 152 an Rudolf Mosse, Hannover, gelangen zu lassen.

Patente

besorgt u. verwerthet in allen Ländern.

Alfred Lorentz. Berlin, Lindenstr. 67. Prospecte gratis.

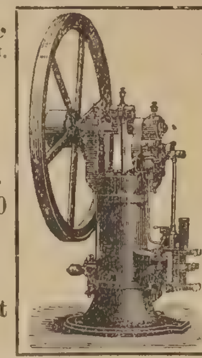


Ulmer Münster-Loose à 3 Mk.
5 St. 14 Mk. 20 Pf., 13 St. 36 Mk.
Liste u. Porto 30 Pf., 1. Gew. 75 000 Mk.
Ziehung best. 7. März 1887.
H. Betzeler, Ulm a/D.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor, durch Patente geschützt. Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von 1/2—100 Pferdekraft. **20 000 Exemplare** mit über **60 000 Pferdekraft** im Betrieb.



Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch, Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.

Herm. Klein, mechanische Werkstatt, Camen in Westfalen
liefert als Specialität: Schlösser für Colli- und Personenwagen, Spiralfedern für Schiebethüren an Güterwagen, Schmierpolstergestelle und schmiedeeis. Deckel für Normal-Achsbüchsen in anerkannt guter Waare zu billigen Preisen.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen und Apparate.

Elektrische Beleuchtungs-Einrichtungen jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- und Glühlicht durch dieselbe Maschine.
Kraftverbrauch im Verhältniss zur Zahl der brennenden Lampen.

Ueber 2000 Dynamomaschinen,
mehr als 5000 Bogenlampen und
ca. 50 000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Elektrische Kraftübertragung.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Cardinalbrenner
vereinigt die Vortheile der besten Intensivbrenner mit denen des Regenerativ-Systems und producirt 60 % mehr Licht (35 Kerzen bei 220 Liter Consum) gegenüber den gew. Argandbrennern, auf jedem Gasarm anzubringen.

Gas-Controleure
zur bequemen Controle d Gasleitungen auf Dichtheit. (In Folge Verfüg. d. Justizministers in den Amtsgebäuden dieses Ressorts eingeführt.)

E. & P. Rottsieper, C.-Ing. in **Ronsdorf** (Rheinpr.).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 8. 1887.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Januar 1887.

Inhalt:

Die Orientalischen Anschlussbahnen

sollten bekanntlich bis zum 15. Oktober 1886 dem Betrieb übergeben werden gemäss Uebereinkommen der betheiligten Staaten: Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in der sogenannten Wiener Viererkonferenz vom Jahre 1883. Dieser Termin ist vorübergegangen und die Eröffnung hat nicht stattgefunden, scheint auch noch in ziemlich weitem Felde zu liegen.

Oesterreich-Ungarn hat bekanntlich seine Verpflichtung gemäss jener Konferenz: Bau der direkten Bahn Pest-Semlin-Belgrad längst erfüllt. Ihm zunächst in Erfüllung der übernommenen Verpflichtung kommt unerwarteter Weise die Türkei. Auf beiden Anschlussstrecken des Türkischen Gebiets, Vranja-Usküb (Richtung Salonik) und Vakarel-Bellova (Richtung Konstantinopel) liegen die Schienen bis zur Grenze oder doch so nahe derselben, um den Anschluss jederzeit sofort herstellen zu können.

An der Serbisch-Türkischen Grenze jenseits Vranja haben auch die Serben die Schienenbahn beendigt; es ist auf dem Gebiete jedes Staates nur ein kurzer Raum offen gelassen, weil hier jeder Staat noch einen besonderen Grenzbahnhof herstellen will, welcher, ohne nennenswerthen Nutzen für den öffentlichen Verkehr, nur zur gegenseitigen Betriebsübernahme und Uebergabe, sowie zu Pass- und Zollformalitäten dienen soll. Die beiden Bahnhöfe sollen jederseits unmittelbar an der Grenze liegen, aber doch nicht einen einzigen gemeinschaftlichen Bahnhof bilden, sondern durch eine zweigleisige Zwischenstrecke von etwa nur 50 bis 100 m Länge getrennt sein, welche Zwischenstrecke in der Mitte von der Landesgrenze durchschnitten wird. So etwas schien den betheiligten Staaten nothwendig, um eine genügende Isolirung der beiderseitigen Machtsphären herbeizuführen. Sie konnten sich nicht mit dem Gedanken vertraut machen, dass jeder Staat die genannten Geschäfte einfach auf demjenigen in seinem Gebiet der Grenze zunächst liegenden Bahnhof ausführen könne, welcher des öffentlichen Verkehrs wegen ohnehin angelegt werden musste. Ein Hineinfahren von Zügen mit Maschine und Personal des einen Staates in das Gebiet des andern bis auf dessen auch nur wenige Kilometer vor der Grenze gelegenen Bahnhof erschien den Betheiligten nicht möglich.

Ueber die Anlage dieser Grenzbahnhöfe und die weitern in Betracht kommenden Fragen der Betriebsübergabe und Uebernahme und was alles damit zusammenhängt, ist zwischen der Türkei und Serbien kürzlich ein Staatsvertrag zu Stande gekommen nach mehr als dreimonatlichen Verhandlungen zwischen den Kommissarien der beiden Staaten in Konstantinopel. Der Vertrag hat den öffentlichen Blättern zufolge auch bereits die Genehmigung der beiderseitigen Regierungen erhalten und man wird nun alsbald an die Ausführung der Grenzbahnhöfe gehen. Inzwischen sind die beiderseitigen Baugesellschaften, wie oben gesagt, mit der Schienenbahn an der Grenze angekommen und haben nun das Weitere abzuwarten. Die Serben haben bereits bis Vranja eröffnet, 10 km vor der Türkischen Grenze. Sie könnten also den durchgehenden Verkehr unmittelbar aufnehmen. Auf der Türkischen Seite, Grenze-Usküb, ist, wie erwähnt, die Schienenlage auch beendigt; indessen ist hier noch nicht alles vollkommen betriebsbereit, speziell sind die Hochbauten der Bahnhöfe noch nicht fertig und die Vervollständigung der Schwellenbettung ist noch im Gange. Auch über andere Fragen, die Bahnhöfe betreffend, namentlich Anlage von Militärrampen, ferner Art des Anschlusses an die bestehende Bahn bei Usküb ist eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen; jedoch könnte man, wenn man wollte, mit Hilfe einiger provisorischer Einrichtungen und unter einstweiligem Verzicht auf die Grenzbahnhöfe den Verkehr in allerkürzester Frist eröffnen.

Aber man scheint dies keineswegs zu wollen, so dass nunmehr der sonderbare Fall vorliegt: der Anschluss des Oesterreichisch-Ungarischen Bahnnetzes bis nach Salonik ist so gut wie fertig — wird aber nicht eröffnet! Auf wie lange? Das kann niemand sagen. Die Türkei hat stets daran festgehalten, dass die Eröffnung beider Anschlüsse nach Salonik einerseits und nach Konstantinopel andrerseits, gleichzeitig stattfinden soll. Sie hat dies ihren Unternehmern gegenüber vertragsmässig bedungen. Die Wiener Konferenz hat aber hierüber eine Spezialbestimmung nicht getroffen, sondern für beide Anschlüsse als Eröffnungstermin den 15. Oktober 1886 festgesetzt. Serbien und Oesterreich, von denen man annimmt, dass sie die baldige Eröffnung nach Salonik wünschen, werden daher in der Lage sein, auf Grund der Wiener Konferenz die Eröffnung des fertigen Anschlusses von der Türkei zu verlangen. Mit welchem Erfolg, steht freilich dahin. Das Interesse der Türkei an der gleichzeitigen Eröffnung ist nicht recht begreiflich. Militärische wie handelspolitische Erwägungen werden dabei eine Rolle spielen, wahrscheinlich in missverstandener Weise. Die Hauptsache ist vielleicht die alte Türkische Abneigung gegen die Anschlüsse überhaupt. Wenn die Absicht der gleichzeitigen Eröffnung beider Anschlüsse wirklich durchgeführt wird, so wird der jetzt fertige nach Salonik Jahr und Tag unbenutzt liegen bleiben!

Denn die Eröffnung der anderen Anschlussstrecke von Nisch an der Serbischen Bahn über Pirot, an der Serbisch-Bulgarischen Grenze, Zaribrod-Sofia-Vakarel in Bulgarien, sodann über Bellova, Philippopel, Adrianopel nach Konstantinopel ist vor Jahr und Tag nicht in Aussicht zu nehmen.

Die Serbische Strecke Nisch-Pirot ist in gutem Baufortschritt, hat aber nicht unbedeutende Schwierigkeiten und wird vor Sommer oder Herbst 1887 nicht beendigt sein, auch wenn alles wie bisher flott weiter geht. Die 113 km lange Bulgarische Strecke Zaribrod-Sofia-Vakarel ist noch weit zurück; namentlich Zaribrod-Sofia. Weiter fortgeschritten ist die Strecke Sofia-Vakarel, für welche sich die Bulgaren besonders interessiren wegen der Verbindung ihrer Hauptstadt Sofia mit Ostrumelien und seiner Hauptstadt Philippopel. Sofia-Vakarel könnte wohl noch im Laufe 1887 fertig werden, jedoch sind hier die unsichern Verhältnisse sowohl in Bezug auf die politische als auf die finanzielle Lage sehr in Betracht zu ziehen.

Die auf Türkischem Gebiet liegende Strecke Vakarel (bezw. Türkische Grenze) -Bellova ist so gut wie fertig und bedarf nur noch der Vollendung der Hochbauten, sowie der Vervollständigung der Schwellenbettung. Die Strecke ist nur 47 km lang, es liegt in ihr aber der Anstieg zur Balkanwasserscheide und es würde deshalb eine Theileröffnung bis zur letzten Türkischen (Ostrumelischen) Station Ichtiman, in weiter Hochebene nahe der Wasserscheide (12 km von der Bulgarischen Grenze) schon ein wesentliches Interesse haben, selbst für einen Landweg nach Europa; denn von Ichtiman bis Nisch sind noch 220 km verhältnissmässig gute Landstrasse. Durch die Eröffnung der Serbischen Strecke von Nisch bis Pirot würde eine Abkürzung des Landweges auf 151 km, und durch eine weitere Eröffnung von Ichtiman bis Sofia eine Abkürzung auf 93 km erfolgen.

In anderen Ländern würde man sich ja alles dies nicht entgehen lassen, wie es aber im Orient geschehen wird, ist gänzlich unsicher. Man nimmt nicht an, dass die Türkei von dieser Seite her der ganzen Sache sich freundlicher gegenüberstellt als beim Anschluss nach Salonik. Bekanntlich ist ihr Verhältniss zu Bulgarien höchst wunderbar. Sie hat die faktische Vereinigung ihrer Provinz Ostrumelien mit ihrem ziemlich unabhängigen Vasallenstaat Bulgarien zugelassen, ohne etwas anderes zu thun, als grosse Truppenmassen mobil zu machen und an den Grenzen länger als ein Jahr lagern zu lassen. Aber sie hat den faktischen Zustand noch nicht anerkannt und ihre Stellungnahme zu dem durch Bulgarien führenden Eisenbahnanschluss scheint von politischen Rücksichten beeinflusst zu sein und zu bleiben. Nur in einer Beziehung hat sie den thatsächlichen Verhältnissen eine kleine Konzession gemacht: sie hat ihrerseits der Bauunternehmung gegenüber auf einen Grenzbahnhof an der Ostrumelisch-Bulgarischen Grenze, welcher im ursprünglichen Vertrag in Aussicht genommen war, verzichtet. Die Grenze liegt somit ungefähr mitten zwischen den Bahnhöfen Ichtiman und Vakarel.

Der Betrieb auf Türkischem (Ostrumelischem) Gebiet wird vertragsmässig der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen zufallen; den Betrieb in Bulgarien wird die Regierung vermuthlich in irgend einer Form selbständig bewirken. Die Betriebsübergabe wird also in Ichtiman oder Vakarel stattfinden, ebenso etwaige Post- und Zollformalitäten. Durch die Verzichtleistung der Türkei auf den Grenzbahnhof scheint es aber ausgesprochen zu sein, dass alles dieses nicht in so abgeschlossener und strenger Weise stattfinden soll, als auf der Serbisch-Türkischen Grenze, mit anderen Worten, dass die Bulgarisch-Ostrumelische Grenze, wenngleich sie staatsrechtlich noch die Grenze der vollständigen Türkischen Landeshoheit bildet, faktisch doch nicht mehr unbedingt als solche angesehen werden soll.

Das Endresultat unserer Mittheilungen ist für die Orientalischen Anschlussbahnen kein besonders günstiges: Das Jahr 1887 wird die Eröffnung nach Konstantinopel nicht sehen; ob nach Salonik? — ist, wenngleich wohl wahrscheinlich, doch noch keineswegs ganz sicher.

X.

Internationale Ausstellung für Eisenbahnen in Paris.

Aus Anlass des 50jährigen Jubiläums der Französischen Eisenbahnen, welches im Jahre 1887 feierlichst begangen werden soll, wird in der Zeit vom Mai bis November 1887 zu Paris eine Internationale Ausstellung für Eisenbahnen und die einschlägigen Industrien stattfinden. Es hat sich auch bereits ein Ausstellungskomitee gebildet, das ein „Generalreglement der Ausstellung“ publizirt hat, welchem wir folgendes entnehmen:

Eine Generaldirektion übernimmt jedes Risiko der Unternehmung und wird in ihrem Unternehmen durch ein aus Ingenieuren und Technikern zusammengesetztes Komitee unterstützt.

Dieses Organisationskomitee ernennt auf Vorschlag der Direktion:

1. die Generalkommissare im Auslande, die Klassenkommissare und die Delegationskommissare;
2. im Einvernehmen mit den Ausstellern die Jurymitglieder, denen es obliegen wird, die auszustellenden Gegenstände ihrem Werthe nach zu klassifiziren und die Preise und Prämien zu vertheilen.

Die Funktionen der Mitglieder des Organisationskomitees, als Kommissare und Jurymitglieder sind blos Ehrenämter und ziehen gar keine Verantwortlichkeit nach sich.

Die Beschickungsgesuche für das Ausland müssen an die Generalkommissare gerichtet werden. Nach dem 15. März 1887 wird kein Antrag berücksichtigt werden, mit Ausnahme aus überseeischen Ländern und nach dem 15. April wird kein Gegenstand ohne spezielle Bewilligung seitens des Komitees mehr angenommen. Jedes Beschickungsgesuch muss vom Komitee genehmigt werden, welches seinerseits die auf die Eisenbahnindustrie nicht bezughabenden oder auch gefährlichen und unbequemen Gegenstände zurückweisen darf. Die Direktion wird im Verein mit dem Komitee bei den öffentlichen Verwaltungsbehörden und den grossen Transportgesellschaften behufs Erwirkung von Nachlässen an Zoll- und Transportspesen für die auszustellenden Gegenstände die nöthigen Schritte thun und in der Folge die Interessenten vom Resultate dieser Bemühungen unterrichten. Um die Ausgaben für Einrichtung u. s. w. des Palastes, Dekorationen, festliche und ceremonielle Bedürfnisse, wie auch die Vertheilung von Medaillen und Prämien, Assekuranzspesen und andere Auslagen des Unternehmens bestreiten zu können, wird eine Ausstellungsgebühr, eine Entreetaxe und eine Assekuranzprämie erhoben werden. Die Ausstellungsgebühr wird auf 30 Frcs. für einen Quadratmeter bedeckten Flächenraums oder für einen Meter Façade,

und auf 15 Frcs. für den Quadratmeter bedeckten Flächenraumes bestimmt. Die Scheidewandfläche wird auf 15 Frcs. pro Quadratmeter taxirt. Die maximale Höhe der auszustellenden Gegenstände ist auf 4 m bestimmt. In speziellen Fällen, wo eine grössere Höhe nöthig erscheint, hat die Direktion zu entscheiden. Für Installirungen von Glasgestellen im Viereck oder isolirten Pavillons wird ausser der Gebühr für die Fläche noch die Hälfte des Preises der Façaden erhoben werden. Von der Ausstellungsgebühr können befreit werden: 1. die Regierungen, die Minister und Museen; 2. die rein wissenschaftlichen Vereine. Jeder Aussteller ist gehalten, auf eigene Rechnung den Transport, die Auspackung, Aufstellung, Wiederverpackung und Retoursendung aller seiner Gegenstände, Werkzeuge und Erzeugnisse zu veranlassen. Er muss selbst oder durch seinen Vertreter alle diese Verrichtungen überwachen und leiten; in Ermangelung dessen behält sich die Direktion das Recht vor, dies alles auf Kosten und Gefahr des Ausstellers zu besorgen, indem sie zugleich die Verantwortlichkeit etwaiger unter dieser ihrer Leitung vorkommender Beschädigungen der Ausstellungsgegenstände ablehnt. Die Vertheilung der Flächen liegt in der Obhut der Kommissare und geschieht unter Kontrole der Direktion. In jeder Klasse werden die Plätze den Ausstellern auf Grund der Vormerkungsordnung zugewiesen werden. Die Direktion wird einen offiziellen Katalog der ausgestellten Gegenstände ausgeben. Die nöthigen Mittheilungen werden der Redaktion dieses Katalogs von den Ausstellungsmitgliedern unter ihrer Verantwortlichkeit und unter der Kontrole des Komitees ertheilt werden. Zu diesem Zwecke wird jedem Aussteller ein spezielles Formular zugemittelt werden. Die Aussteller, welche Wasser, Gas, Elektrizität oder Dampf benöthigen, müssen im Ausstellungsgesuche die ihnen nöthige Quantität bestimmen. Diejenigen, welche ihre Maschinen in Betrieb setzen wollen, haben die Schnelligkeit jeder einzelnen Maschine und die nöthige Motorkraft anzugeben. Die Motorkraft wird laut Spezialtarif im besten Interesse der Aussteller gestattet und mittelst Transmissionswellen auf Kosten und Gefahr der Interessenten und unter Ueberwachung der Direktion geliefert.

Die Aussteller, welche selbst die ihnen nöthige Motorkraft erzeugen wollen, sind hierzu laut bestehenden Administrationsreglements berechtigt, nur haben dieselben nach einem zu treffenden speziellen Uebereinkommen die ganze oder nur einen Theil ihrer Motorkraft der Direktion zur Verfügung zu stellen. Den Ausstellern steht es frei, alle ihre Erzeugnisse zu verkaufen; dieselben können aber nur nach Schluss der Ausstellung (ausnahmsweise unter spezieller Bewilligung) abgeliefert werden. Jeder Aussteller erhält eine freie Entreekarte. Den Ausstellern steht es frei, durch ihre von der Direktion anzuerkennenden Agenten ihre Gegenstände überwachen, oder die Maschinen führen zu lassen und werden diesen Agenten persönliche unentgeltliche Eintrittskarten unter denselben Bedingungen wie für die Aussteller verabfolgt. Die Direktion versichert ihre Baulichkeiten, sowie alle darin enthaltenen Gegenstände. Jeder Aussteller hat daher nach Werth und nach Verhältniss der ausgestellten Gegenstände die entfallenden Assekuranzprämien zu leisten und zwar gleichzeitig mit der Entrichtung der zweiten Rate für die Ausstellungsgebühr. Jeder Aussteller wird daher gebeten, bei Uebersendung seiner Gegenstände deren Werth anzugeben. Die Aussteller müssen selbst ihre Gegenstände überwachen lassen; die Direktion lehnt jede Verantwortlichkeit für etwaige vorkommende Unfälle, Verderbnisse, Beschädigungen und Diebstahl ab. Nichtsdestoweniger wird die Direktion alle durch die Situation gebotenen und durch die Erfahrung angezeigten Vorsichtsmassregeln treffen. Während der Ausstellungsdauer dürfen Konferenzen, Kongresse, Projektirungen und Vorlesungen abgehalten werden. Die Direktion wird alles aufbieten, um den Werth und Glanz der Ausstellung möglichst zu erhöhen. Das Ehrenpräsidium der Ausstellung haben die Französischen Minister für öffentliche Arbeiten, des Handels, des Krieges, der Marine, des Post- und Telegraphenwesens, sowie des Ackerbaues übernommen.

Als Generalkommissar für Deutschland, Schweden, Norwegen und Dänemark fungirt Herr Manrico Pérès, 26 rue des Petites-Ecuries, für Oesterreich-Ungarn Herr Emil Le Roullet 25 rue des Ecoles, Paris.

Die Ausstellung soll nachfolgendes umfassen:

Erste Gruppe. Geschichtliche Uebersicht. I. Klasse. Historisches und Studien über Eisenbahnen. II. Klasse. Geodätische Instrumente. III. Klasse. Architektur.

Zweite Gruppe. Eisenbahnbau. I. Klasse. Dammbauten. II. Klasse. Kunstarbeiten. III. Klasse. Schutz der Böschung und des Gleises. IV. Klasse. Barrieren. Wegeübergänge. V. Klasse. Verschiedene Gleisetypen. VI. Klasse. Belastung. VII. Klasse. Schwellen. VIII. Klasse. Gleise im engeren Sinne. IX. Klasse. Gleiseapparate. X. Klasse. Zubehör zum Gleise.

Dritte Gruppe. Bahnhöfe und Stationen. I. Klasse. Personenbahnhöfe. II. Klasse. Güterbahnhöfe. III. Klasse. Restaurationswesen.

Vierte Gruppe. I. Sektion. Rollendes Material. I. Klasse. Lokomotive und Tender. II. Klasse. Personenwagen. III. Klasse. Güterwagen. IV. Klasse. Kriegsdienst. V. Klasse. Aeusseres Zubehör der Maschinen und Wagen. VI. Klasse. Bremsen aller Systeme. VII. Klasse. Sicherheit und Komfort der Reisenden. VIII. Klasse. Verschiedene Ausrüstungen. IX. Klasse. Verschiedene Motoren. — II. Sektion. Tramways. X. Klasse. Pferdeeisenbahnen. Dampftramways.

Fünfte Gruppe. Eisenbahnverwaltung. I. Klasse. Eisenbahndirektion. II. Klasse. Maschinenspeisung. III. Klasse. Schmierung.

Sechste Gruppe. Anwendung der Elektrizität auf die Eisenbahnen. I. Klasse. Erzeugung von Elektrizität. II. Klasse. Elektrische Signale. Beleuchtung. III. Klasse. Elektrische Traktion, angewendet auf Eisenbahnen. IV. Klasse. Elektrische Traktion, angewendet auf Tramways.

Siebente Gruppe. I. Klasse. Bibliographie der Eisenbahnen. II. Klasse. Ueberwachungsarbeiten. III. Klasse. Statistik.

Achte Gruppe. Landwirthschaft. I. Klasse. Beziehungen der Landwirthschaft zu den Eisenbahnen. II. Klasse. Landwirthschaftliche Gleise. III. Klasse. Dampf-Fahrzeuge.

Das Direktionsbüreau der Ausstellung befindet sich 8 rue du Faubourg-Montmartre, Paris.

Als offizielles Organ für Nachrichten, Konferenz- und Festprogramme während der Eisenbahnausstellung und des Kongresses dient die „Illustration des chemins de fer“.

Die Pariser Eisenbahnausstellung ist zwar nur ein Privatunternehmen; verschiedene Minister, insbesondere der Minister der öffentlichen Arbeiten, Senatoren, Abgeordnete, Stadträthe u. s. w. haben aber das Ehrenpräsidium übernommen und hat die Stadt Paris das bois de Vincennes (800 000 qm) für dieselbe zur Verfügung gestellt.

In mehreren Ländern Europas haben sich, wie uns von Paris mitgetheilt wurde, schon Komitees gebildet, und verschiedene der grössten Werke Englands, Italiens, Belgiens, Oesterreichs haben bereits um Raum für Ausstellungsgegenstände nachgesucht. Das Komitee hofft, dass Deutschlands Industrielle, alle politischen Streitigkeiten zur Seite lassend, einen wirksamen Antheil an der Ausstellung nehmen werden, in welcher für Deutschland ein unbegrenzt grosser Raum in bester Lage zur Verfügung gestellt werden solle.

(Die Erfüllung dieser Hoffnung wird ganz wesentlich davon abhängen, ob das erschütterte Vertrauen in eine friedliche Zukunft sich bald wieder befestigt. Vor der Wiederherstellung dieses Vertrauens wird man wenigstens in Deutschland schwerlich an die Vorbereitung zu einer Ausstellung und an eine Betheiligung bei derselben herangehen, da deren Voraussetzung die Erhaltung des Friedens ist. Erst wenn die Gewitterwolken, welche nach der Ansicht der Geschäftswelt noch im Westen am politischen Himmel stehen, gänzlich verschwunden sind und die Sonne des Friedens wieder hell leuchtet, wird man bei uns an Beschickung von Ausstellungen im Ausland denken. Möge dieser Zeitpunkt bald eintreten! Die Red.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 373 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 405 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Bearbeitung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in dem Zeitraume vom 1. Oktober 1883 bis dahin 1884 angestellten Festigkeits- und Zähigkeits- u. s. w. Proben (abgesandt am 27. d. Mts.).

No. 426 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Anträge auf Abänderung der „Ausführungsvorschriften“ zu den „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten“ (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Vizinalbahnen in Ungarn.

In der begonnenen Budgetdebatte des Ungarischen Abgeordnetenhauses wurde von der Opposition die mit der Bahnverstaatlichung verbundenen Uebelstände als theilweiser Grund der traurigen Finanzlage angeführt. Hierauf erwiederte Kommunikationsminister Baross folgendes: Es haben sich wohl in der Verwaltung der Staatsbahnen administrative Uebelstände ergeben, aber dieselben wurden schon behoben. Einleitung und Durchführung der Verstaatlichungsaktion waren die ureigenste Aufgabe dieser Regierung, welche dieselbe mit in finanzieller und volkswirthschaftlicher Beziehung entsprechendem Erfolge auch gelöst hat. Was die Vizinalbahnen betrifft, betont der Minister, es sei einmal nothwendig, die Frage palam et publice zur Lösung zu bringen, welche Uebelstände denn durch die Vizinalbahnen hervorgerufen wurden. Sind doch neben der Befriedigung so zahlreicher und wichtiger Interessen die hierfür gebrachten finanziellen Opfer nur geringe. Der Vorwurf, dass diese Ideen von der Regierung in unzweckmässiger Weise realisirt wurden, entbehre daher jeder Begründung. Heute wird bereits in ganz Europa anerkannt, dass grosse volkswirthschaftliche Erfolge in einem Lande nur durch staatliche Institutionen erreicht werden können. In Ungarn, wo Handel und Industrie noch nicht so entwickelt sind, wo die Unternehmungslust noch nicht so hervortritt, ist dies mehr als irgendwo der Fall. In Ungarn ist die Verwaltung der Verkehrsmittel durch den Staat ein eminentes volkswirthschaftliches Interesse, dem wir nicht entsagen dürfen. Ist dem aber so, dann darf bei der Beurtheilung nicht der finanzielle, sondern es muss der volkswirthschaftliche Erfolg massgebend sein. Wenn das volkswirthschaftliche Moment in den meisten Staaten nicht vollständig zur Geltung kommen konnte, so liegt die Ursache, gleichwie bei uns, darin, dass die Leiter dieser Institution der Finanzlage des Landes Rechnung tragen und in Betracht ziehen müssen, was der Staat für volkswirthschaftliche Zwecke zu opfern vermag, woraus sich ergibt, dass manche in wirthschaftlicher Beziehung wichtige und zweckmässige Massnahmen infolge der Finanzlage nicht ausgeführt werden können, sondern in rationeller Reihenfolge der Zukunft zur Durchführung vorbehalten bleiben. Unter solchen Umständen ist es nicht gerecht, die Erfolge der Staatsbahnen lediglich nach finanziellen Resultaten zu beurtheilen und die öffentliche Meinung an eine solche Beurtheilung zu gewöhnen. In keinem Staate der Welt verlangt man, dass die Staatsbahnen Revenuen oder Zinseszinsen tragen sollen. Die Ungarischen Staatsbahnen ergeben von dem investirten Kapital ein Reinerträgniss von 3 pCt. Zu diesem Erfolge müssen aber die volkswirthschaftlichen Resultate, die unleugbar vorhanden sind, hinzugerechnet werden. Der Minister äussert sich schliesslich über die projektirte Eisenbahngruppirung, welche die Sanirung erkannter Uebelstände bezwecke, wofür die Regierung keinen Tadel verdiene, und bemerkt, er behalte sich vor, bei der Verhandlung seines Ressorts nähere Auskunft zu ertheilen; er habe heute blos die Absicht, Anschauungen entgegenzutreten, welche eine falsche Auffassung in der öffentlichen Meinung aufkommen zu lassen geeignet wären.

Eisenbahnverhandlungen in den Oesterreichischen Landtagen.

In Fortsetzung des Berichtes in der vorletzten Nummer dieser Zeitung ist folgendes mitzutheilen: Sowohl im Steierischen als im Niederösterreichischen Landtage kam die Bahn Schrambach-Mariazell zur Verhandlung; im ersteren wurde der Landesausschuss beauftragt, sich über den Bau dieser Bahn mit der Regierung ins Einvernehmen zu setzen. Im Niederösterreichischen Landtage hingegen wurde nach einer lebhaften Debatte der Ausschussantrag angenommen: „Das Land Niederösterreich ist nicht in der Lage, sich an den Kosten der projektirten Eisenbahnverbindung zwischen der Station Schrambach der Staatsbahnen und der Station Neuberg der Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg zu betheiligen.“ In der Debatte selbst wurde es als ein sonderbares Vorgehen der Regierung bezeichnet, dass sie von den Ländern Niederösterreich und Steiermark einen Beitrag von drei Millionen zu diesem Bahnbau verlangt, der sechs Millionen kosten würde. Der gestellte Zusatzantrag: „dass sich der Niederösterreichische Landesausschuss mit dem von Steiermark dahin ins Einvernehmen setze, dass diese nöthige Eisenbahnverbindung von Seite des Staates hergestellt werde“, wurde mit der von anderer Seite geltend gemachten Motivirung abgelehnt: Es handle sich um die Verbindung zweier Staatsbahnlinien, und da sei es Pflicht des Staates, die Verbindung herzustellen. Die Thäler, um die es sich hier handelt, sind der Hilfe bedürftig; aber es gibt in Niederösterreich und Steiermark noch viel ärmere Thäler, die dann auch ein Recht hätten, eine Eisenbahn für sich zu verlangen, und das Land dürfe ein ähnliches Präcedens nicht schaffen. Auch der weitere Antrag auf eine moralische Unterstützung dieses Projektes wurde mit dem Bemerken abgelehnt, dass mit schönen Worten den Petenten nicht gedient sei und soll der Beschluss mehr als das bedeuten, dann wäre er die erste Etappe zu einer grossen Ausgabe. — Der Böhmische Landtag nahm den Gesetzentwurf, betreffend den Verkauf des kleinen Parkes an die K. K. Staatsbahndirektion behufs Errichtung von Administrationsgebäuden an. — Im Galizischen Landtage wurde wegen der angeblichen Missstände auf der Galizischen Transversalbahn interpellirt.

Gesetzesvorlagen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister Baross hat dem Eisenbahnausschusse des Ungarischen Reichstages Gesetzentwürfe, betreffend den Bau von neun neuen Lokalbahnen unter Betheiligung des Staates, vorgelegt. Es sind dies: 1. die Neutrathalbahn; 2. Matraer Vizinalbahn; 3. Maros-Nanas-Mihalybahn; 4. Warasdin-Golubanecbahn; 5. Budapest-Soroksarbahn; 6. Nyiregyhaza-Matoszalkabahn; 7. Kun-Szt. Marton-Szentesbahn; 8. Szekely-Udvarhelybahn. 9. Budapest-Szt. Lörincz schmalspurige Lokalbahn. Diese Bahnen haben eine Gesammtlänge von nahezu 500 km und werden ein Kapital von nicht viel weniger als 20 Millionen Gulden in Anspruch nehmen. Von diesem Kapital wird jedoch der grösste Theil in der einen oder andern Form von den Anrainern aufgebracht werden. — Ferner legte der Kommunikationsminister einen Gesetzentwurf über die in Budapest zu errichtende Eisenbahnfachschule vor, auf den wir noch zurückkommen.

Die Lokalbahn von Skawce nach Jaworzno.

Die Seite 55 des vorletzten Berichtes erwähnte offizielle Abwehr bezüglich dieser Konzession lautet wie folgt: „Eine hiesige Zeitung bringt den Artikel eines Krakauer Blattes, worin die Konzessionirung der Lokalbahn Skawce-Szczakowa an den Bauunternehmer Eduard Gross mit den Nachtragsforderungen der Bauunternehmung der Galizischen Transversalbahn derart in Verbindung gebracht wird, dass jene Konzession zu dem Zwecke ertheilt werden solle, um die Mehrausgaben der Transversalbahn der Diskussion im Reichsrathe zu entziehen. Wir sind ermächtigt, auf das bestimmteste zu erklären, dass die Konzessionirung der vorerwähnten Lokalbahn, welche den längst angestrebten Zweck verfolgt, dem Jaworznoer Kohlenreviere einen von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unabhängigen Absatzweg nach dem Süden und mittelst des Staatsbahnnetzes auch nach dem Osten Galiziens zu eröffnen, mit der Angelegenheit der Nachtragsforderungen der Bauunternehmung der Galizischen Transversalbahn in keinem wie immer gearteten Zusammenhange steht. Die, wie allgemein bekannt, von der genannten Bauunternehmung erhobenen, ursprünglich sehr weitgehenden Ansprüche sind Gegenstand der eingehendsten Prüfung von Seiten der betheiligten Ministerien. Sollte die Regierung zu der Ueberzeugung gelangen, dass den fraglichen Ansprüchen auch nur zum Theil eine Begründung innewohnt, so wird die Regierung in diesem Falle ebenso wie sie dies kürzlich aus Anlass einer Nachtragsforderung anderer Art gethan hat, nicht säumen, die Angelegenheit vor den Reichsrath zu bringen und demselben unter rückhaltloser Darlegung des Sachverhaltes die hiernach sich ergebenden Anträge zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen.

Verbot der Verwendung freistehender Lichter im Eisenbahnkoupee.

Infolge vorgekommener Fälle, dass seitens der Reisenden offenes Kerzenlicht in den Koupees verwendet worden, hat das K. K. Oesterreichische Handelsministerium über Antrag der gemeinsamen Direktorenkonferenz mit Erlass vom 1. Januar 1887 genehmigt, das Bahnpersonal anzuweisen, dass die Verwendung freistehender Lichte den Reisenden in den gewöhnlichen Personenwagenkoupees nicht gestattet wird. (Es wäre aber erwünscht, dass auf manchen Bahnen eine bessere Beleuchtung der Koupees eingeführt werde.)

Die Kremsierer Bahn und die Nordbahn-Linien.

Mit dem 14. Januar hat die Ferdinands-Nordbahn den Betrieb der Kremsierer Bahn übernommen, deren Verwaltungsrath deshalb eine ausserordentliche Generalversammlung für den 22. d. Mts. einberufen hat. Das Netz der Nordbahn hat damit eine Erweiterung um 42,2 km erfahren. Im Bau begriffen oder projektirt sind ausserdem folgende Lokalbahnen: Station Göding-Tabakfabrik, 1,42 km; Holzendorf-Neutitschein, 9,69 km; Holleschau-Ustrov, 5,56 km; Rohatetz-Strassnitz, 12,48 km; Drösing-Zistersdorf, 11,42 km; Troppau-Bennisch, 30,30 km; Zauchtl-Bautsch, 36,79 km; Zauchtl-Fulnek, 9,81 km; Stauding-Wagstadl, 2,85 km; Bistritz-Kalwaria cirka 153 km, zusammen ungefähr 320 km Länge. Bisher betrug die Länge sämmtlicher Linien der Nordbahn, inklusive der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, 907 km, so dass die Gesammtausdehnung des Nordbahnnetzes nunmehr 1 200 km überschreiten wird. Der Péagevertrag mit der Ostrau-Friedländer Bahn ist bereits abgeschlossen. Unterhandlungen schweben noch mit der Lokalbahn-Gesellschaft wegen des Erwerbes der Linie Mährisch-Weisskirchen-Wsetin mit 44 km.

Die Böhmischen Bahnen im Jahre 1886.

Die Betriebsergebnisse, welche die Böhmischen Bahnen im Jahre 1886 erzielten, stellen sich der „N. Fr. Pr.“ zufolge weit günstiger dar, als nach den Resultaten des ersten Semesters erwartet werden konnte. Das erste Quartal des Jahres 1886 hatte noch mit einem Ausfalle von 504 000 fl. geschlossen, und trotz der Besserung, welche im zweiten Quartale eintrat, war am Ende des ersten Semesters noch immer ein Minus von 200 000 fl. zu verzeichnen. Im zweiten Halbjahre wurde aber, namentlich infolge der grösseren Thätigkeit der Zuckerfabriken, eine Steigerung der Einnahmen erzielt, welche nicht nur den Ausfall des ersten Semesters wettmachte, sondern auch noch ein namhaftes Plus gegenüber dem Vorjahre herbeiführte. Der Personenverkehr hielt sich im ganzen genommen auf der Höhe des Vorjahres; es wurden 4 361 683, d. i. um 6 486 Personen mehr befördert als im Jahre 1885. Der Güterverkehr erreichte die Menge von 13 979 Millionen Tonnen und hob sich um 942 600 t. Sämmtliche Bahnen verzeichnen eine Steigerung des Frachtenverkehrs, die grösste von rund 15 pCt. weist die Prag-Duxer Bahn nach; dieser Bahn schliesst sich die Aussig-Teplitzer Bahn mit einem Frachtenzuwachs von nahezu 10 pCt. an.

Aus der vom genannten Blatte für jede einzelne dieser Bahnen bezifferten Einnahmen-Zusammenstellung geht hervor, dass die Einnahmen der Böhmischen Eisenbahnen im Jahre 1866 um 594 422 fl., gleich cirka 3 pCt., gestiegen sind. Relativ die grösste Steigerung — cirka 15 pCt. — hat die Prag-Duxer Bahn aufzuweisen. Bei der Buschtêhrader Bahn zeigt sich im ganzen wohl eine Zunahme; es muss jedoch hervorgehoben werden, dass die A-Linie mit 2,566 Millionen ein Minus von 85 876 fl. ergab, dass dagegen die B-Linie bei einer Einnahme von 2,572 Millionen Gulden ein Plus von 118 633 fl. lieferte. Die Bruttoeinnahmen bilden selbstverständlich nur einen, wenn auch sehr wichtigen Faktor für das Endergebniss, da eben auch die Gestaltung der Ausgaben betrachtet werden muss. Immerhin lässt sich aus den Einnahmen der Schluss ziehen, dass die Böhmischen Eisenbahn - Gesellschaften — mit Ausnahme des A Netzes der Buschtêhrader Bahn — die im Jahre 1885 gezahlten Dividenden einhalten dürften. Pro 1885 haben vertheilt die Aussig-Teplitzer 31 fl. 50 kr., die Buschtêhrader A 40 fl., die Buschtêhrader B 9 fl., die Dux-Bodenbacher 15 fl., die Böhmische Nordbahn 9 fl. und die Böhmische Westbahn 11,5 fl. Die Dux - Bodenbacher Bahn dürfte schliesslich um ½ bis 1 pCt. mehr zahlen als im Jahre 1885, weil die Zuschussleistung an die Prag-Duxer Bahn um cirka 100 000 fl. kleiner sein dürfte als im Jahre 1885.

Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen.

Unter diesem Titel hat der Oberingenieur Franz Schima in der Verlagsbuchhandlung Riwnac in Prag ein Werk veröffentlicht, in welchem alle bei einer Bahn vorkommenden Faktoren aus dem Gesichtspunkte ihres zweckmässigen Ineinandergreifens, bei möglichst geringen Selbstkosten, einer entsprechenden Betrachtung unterzogen werden. Die einzelnen Kapitel dieses Werkes behandeln: 1. Die Beförderung der Züge; 2. die Ausgaben des Eisenbahnbetriebes; 3. die Umladevorrichtungen und 4. die vortheilhafteste Ausführung und Einrichtung der Eisenbahnanlagen; im 5. Kapitel endlich werden als Schluss alle die vorhergehenden Betrachtungen zusammengezogen, um zu zeigen, wie eine Bahn angelegt, tracirt und eingerichtet werden müsse, um den wünschenswerthen Bedingungen zu entsprechen. Eine eingehendere Besprechung dieses hiermit blos angezeigten Werkes sei vorbehalten.

Fahrtunterbrechung in Haltestellen und bei Sekundärzügen und Lokalbahnen.

In den Grundzügen der Vorschriften über den Betrieb auf Lokal-, Sekundär-, Vizinalbahnen u. dergl. vom Jahre 1883, sowie in den hierauf fussenden „Grundzügen der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Sekundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe“ vom Jahre 1885 ist die Zulässigkeit einer Fahrtunterbrechung des Reisenden im Sinne des § 10 des Betriebsreglements nicht vorgesehen. Es sind infolge dessen Zweifel entstanden, ob und inwieweit eine Fahrtunterbrechung in solchen Haltestellen zugestanden werden kann, in welchen sich kein Stationsvorsteher befindet, sondern wo entweder nur ein Bahnwächter die Fahrkartenausgabe besorgt oder wo überhaupt, wie auf Strecken mit Sekundärbetrieb, gar kein Dienstorgan bestellt ist, weil die Aufnahme und das Absetzen der Passagiere und des Gepäckes dem Kondukteur beim Zuge selbst obliegt. Ueber Antrag einer Bahnverwaltung, welche auch auf die Schwierigkeit der Zuweisung von Schreibgeschäften an die vermöge ihrer Vorbildung hierzu nicht geeigneten und überdies mit anderen Dienstverrichtungen überhäuften Wächter hinwies, hat das K. K. Handelsministerium unter dem 23. Dezember 1886 genehmigt, dass bei Fahrtunterbrechungen und zwar a) in Haltestellen, wo sich Bahnwächter befinden, dieselben mit einer kleinen, schmalen und gut gummirten Tektur, lautend: „Gültig für Zug .... am ....“ die betreffenden Fahrbillets bekleben und in die Tektur nur die Zugsnummer, das Datum und die Unterschrift einzusetzen hatten; dass hingegen b) bei Fahrtunterbrechungen an solchen Stellen, wo kein Bahnorgan zur Kontrasignirung der Fahrbillets vorhanden ist, zur Verhütung von Missbräuchen „bis auf weiteres“ die Fahrtunterbrechung im Sinne des § 10 des Betriebsreglements ausgeschlossen sei.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat die dem Grundbesitzer Moritz Lázar ertheilte Vorkonzession zum Bau einer Vizinalbahn von Hatvan bis B.-Gyarmat auf ein Jahr prolongirt; ferner dem Ingenieur Michael Pollacsek die Vorkonzession zum Bau einer Vizinalbahn von der Station Poprád der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über Matheócz bis Késmark und von Matheócz nach Alt- und Neu-Schmecks, sowie mit Berührung des Csorbaer Schutzhauses bis zur Station Csorba und vom Csorbaer Schutzhause bis zum Popráder See, auf ein Jahr ertheilt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende Bahnen ertheilt, bezw. die Bewilligung verlängert:

a) Dem Ingenieur Koloman Lukrits für eine Zahnradbahn von Zell am See auf die Schmittenhöhe. Die Trace dieser ca. 7,8 km langen Bahnstrecke soll von einem in thunlichster Nähe der Station Zell am See der Staatsbahnlinie Salzburg-Wörgl gelegenen Bahnhofe ihren Ausgang nehmen und auf das Plateau der Schmittenhöhe gelangen, woselbst die Endstation in Verbindung mit der Anlage eines den Anforderungen des Publikums entsprechenden Unterkunftshauses projektirt ist. Das effektive und das nominale Anlagekapital der projektirten Bahn, für welche einschliesslich der Kosten der Fahrbetriebsmittel, des projektirten Unterkunftsgebäudes auf der Schmittenhöhe, der Interkalarzinsen und eines Reservefonds von 50 000 fl. vorläufig die Maximalbeträge von 1 360 000 fl., bezw. von 1 700 000 Gulden in Aussicht genommen werden, wird seinerzeit festgesetzt werden;

b) der Firma M. Reiser und Söhne in Prag für eine normalspurige Lokomotivbahn von der Station Bubentsch der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Deiwitz auf die Dauer von sechs Monaten;

c) der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einer aus der Station Schönpriesen der Linie Prag-Bodenbach abzweigenden und zum projektirten Elbe-Umschlagsplatze in Nestomitz führenden Schleppbahn. Die Schleppbahn hat eine Länge von 4,4 km, ihr Bau hat bereits begonnen und dürfte schon im Frühjahre in Betrieb kommen;

d) endlich wurde der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft der bereits bis 3. Januar 1887 verlängerte Bauvollendungstermin für die Lokalbahnlinie Bruck an der Leitha-Hainburg neuerdings, und zwar bis 31. Dezember 1887 erstreckt.

Beschlüsse der Ungarischen Direktorenkonferenz.

In der letzten Monatskonferenz wurde u. a. hinsichtlich der Bekanntmachung Ungarischer Gegenden in weitern Kreisen beschlossen, in Bädeker's Reisehandbuch kurze Mittheilungen über die entlang der Ungarischen Eisenbahnen liegenden Gegenden einzuschalten, ferner die Herausgabe von in Deutscher, Französischer und Englischer Sprache verfassten Reisebücher der Firma Orell, Füssli & Comp. in Zürich deshalb zu übertragen, weil deren „Wanderbilder“ allgemeine Anerkennung finden. Die Kosten hierfür sind von den Bahnverwaltungen im Verhältniss zu dem von ihnen in Anspruch genommenen Raum zu tragen. — In Bezug auf den Ministerialerlass, betreffend die Einrechnung der Mobilisirungs- oder Kriegsdauer in den Eisenbahndienst, resp. in die Pensionszeit, wurde konstatirt, dass sowohl die Ungarische Staats- als die garantirten Bahnen diese Begünstigung ihren Angestellten ohnehin gewähren; die Südbahn erklärte, einzelnen Bestimmungen des Erlasses nicht beitreten zu können, weil zufolge ihrer Pensionsstatuten jede Pensionsberechtigung aufhört, wenn der Angestellte aus dem Kriege invalid oder dienstunfähig heimkehrt. Im gleichen Sinne sprechen sich auch die Vertreter der Budapest - Fünfkirchner und der Szamosthal - Eisenbahn aus, während seitens der gemeinsamen Bahnen die Kaschau-Oderberger Bahn erklärte, dass sie nur dann in der Lage sind, dem ministeriellen Wunsche gerecht zu werden, wenn die Oesterreichischen Eisenbahnen, resp. die Oesterreichische Regierung ein gleiches Vorgehen beobachtet. Diese Angelegenheit kommt daher noch vor die gemeinsame Direktorenkonferenz. — Ferner wurde bezüglich der Betheiligung an der im laufenden Jahre in Paris stattfindenden Jubiläumsausstellung Französischer Eisenbahnen die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen ersucht, behufs Erzielung eines gleichförmigen Vorgehens sich mit den übrigen Ungarischen Bahnverwaltungen ins Einvernehmen zu setzen. Auch wurde die von der Budapest-Fünfkirchner Bahn

beantragte Vorstellung an die Königlich Ungarische Generalinspektion behufs Erzielung einer gleichförmigen Nummerirung der Stationsgleise beschlossen.

14. Generalversammlung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft in Wien.

Diese am 18. d. Mts. abgelaufene Generalversammlung ist die erste des laufenden Jahres. Die Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichtes Umgang, genehmigte, dem Antrage der Revisoren entsprechend, die Bilanz pro 1886 und ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einstimmig das Absolutorium. Ebenso wurde der Antrag des Verwaltungsrathes angenommen, von dem ausgewiesenen Reingewinne von 22 698 fl. dem allgemeinen Reservefonds den Betrag von 2 698 fl. zuzuführen und den Rest von 20 000 fl. zur Einlösung des diesjährigen Julikoupons mit 1 fl. pro Stück zu verwenden. Wie auf die Anfrage eines Aktionärs vom Verwaltungsrathe mitgetheilt wurde, werden bei der Einlösung dieses Koupons auch sämmtliche nicht zur Einlösung gelangten Koupons aus den früheren Jahren eingezogen. Ferner wird auf Antrag des Verwaltungsrathes demselben die Ermächtigung ertheilt, Unterhandlungen mit der Staatsverwaltung wegen Verlängerung der Konzessionsdauer für den Bahnbetrieb einzuleiten.

Das abnehmbare elektrische Interkommunikationssignal für Güterzüge.

Der Inspektor der Oesterreichischen Staatsbahnen, Franz Gattinger, hielt über dieses Signal im Eisenbahnklub einen Vortrag. Dasselbe ist nur für Güterzüge und für Tunnels bestimmt, wo man mit den Lichtsignalen infolge des oft dichten, durch den Rauch entstandenen Nebels auch nicht mit Rufhörnern und Dampfpfeife ausreiche. Das Signal, welches von jedem Punkte des Zuges aus gegeben werden kann, soll das Reissen eines Zuges automatisch melden, und verlangt keine Personalvermehrung. An den im Saale aufgestellten Apparaten erläutert der Vortragende die Einrichtung des Signals, welches diesen Anforderungen entspricht. (Die nähere Beschreibung dieses Signals ist auszugsweise im „C. B. f. E." No. 7 d. J. enthalten. Die Red.)

Börsenbericht und Koursnotiz.

Niemand glaubt an den Krieg und jeder fürchtet ihn. Dieses Schlagwort bezeichnet am besten die Lage; unsere Staatspapiere und somit auch die staatlich garantirten Bahneffekten unterliegen schon bei den leisesten Gerüchten dem Koursabfalle, wenn solche wie jetzt noch ausser in den Orientalischen Verwickelungen durch die beunruhigenden Nachrichten aus Berlin über Frankreich und das Verbot der Ausfuhr von Pferden hervorgerufen werden. Unter diesem Rückgange leiden auch die anderen Werthe, daher fast eine allgemeine Koursabschwächung zu notiren ist, wobei weniger spezielle Ursachen mitgewirkt haben. So schliessen die Aktien der Nordbahn 2 385, Franz-Josefbahn 217.50, Carl-Ludwigbahn 200, Nordwestbahn 163.75, Elbethal 159.50, Staatsbahn 248 und Südbahn 97.50. Die Ungarischen Werthe waren ganz gedrückt und litten besonders die Aktien der Budapest-Fünfkirchener (162) infolge des übrigens den ganzen Eisenbahnverband berührenden Brandes ihrer Werkstätte und die der I. Ungarisch-Galizischen Bahn (169), trotz des Erträgnisses von 94,4 fl., unter dem Gerüchte einer neuen Prioritätenausgabe.

Amerikanische Korrespondenz.

Winterfrachten.

Die Frachten für die wichtigsten Artikel nach östlicher Richtung pflegen bald nach Schluss der Binnensee- und Kanalschifffahrt, in der Regel schon mit dem 1. Dezember, erhöht zu werden. Diesmal hat sich die Erhöhung bis 20. Dezember verzögert; mit diesem Termin tritt für die 12. Frachtklasse und für lebendes Rindvieh eine Erhöhung von 30 auf 35 Cts. und für die 13. Klasse von 25 auf 30 Cts. ein. Die einzigen Frachtgegenstände, welche durch diese Erhöhung beeinflusst werden dürften, werden Mehl und Weizen für den Export sein. Diese Artikel haben neuerlich den grössten Theil der Eingänge an der östlichen Meeresküste ausgemacht. Der Preis für dieselben ausserhalb Amerikas richtet sich nun aber nach den Zufuhren nicht allein von dem Amerikanischen Osten, sondern auch von Indien, Russland und der Amerikanischen Pacificküste und ein Mehrbetrag in den Transportkosten innerhalb Amerikas wird nicht von dem fremden Konsumenten übernommen — höchstens nur zu einem kleinen Theil. Wenn also die Exporte Fortgang haben sollen, müssen die Produzenten jeden Aufschlag auf die Kosten der Beförderung zur Seeküste selbst übernehmen. Nur beim Verbrauch innerhalb Amerikas ist dies nicht der Fall.

Unzweifelhaft ist aber der grösste Theil des Weizens schon nach dem Osten gebracht, ehe die vorgedachte Erhöhung in Kraft getreten ist. Denn der Eingang in den Atlantischen Häfen in der Zeit vom 24. Juli bis 4. Dezember während der letzten 4 Jahre hat betragen:

		1883	1884	1885	1886
Mehl . . .	Barrels	6 197 456	6 806 098	6 540 187	6 629 804
Weizen . .	Bushels	34 513 254	50 269 893	24 293 407	52 491 328
zusammen, in	Bushels	62 4[illegible]1 806	81 267 334	53 724 248	82 325 446

während von Weihnachten bis zum Juni die Eingänge waren:

		1883	1884	1885	1886
Mehl . . .	Barrels	7 103 718	6 350 540	7 357 803	6 163 709
Weizen . .	Bushels	25 282 626	18 328 640	20 718 969	16 807 376
zusammen, in	Bushels	57 249 357	46 906 070	53 829 082	44 544 066

Hiernach sind im letzten Jahre seit Juni 28,6 Millionen Bushel mehr an der Ostküste angelangt, als im Vorjahr.

Zugberaubung.

Am 11. Dezember v. J. wurde ein südwärts fahrender Personenzug der Forth Worth und Denver Eisenbahn, als er zum Wassernehmen in Bellevue, unweit von Fort Worth, hielt, von 3 Räubern bestiegen, welche kurz vor Ankunft daselbst angelangt waren. Einer derselben zwang mit gezogener Pistole in der Hand den Lokomotivführer, den Feuermann und einen dritten, auf der Maschine befindlichen Beamten, ihm 30 Schritte von der Lokomotive abseits zu folgen, wo er ihre Werthsachen ihnen abforderte. Währenddem gingen die anderen beiden Kerle in die Personenwagen. Einer der im letzten Wagen befindlichen Reisenden, welcher aus dem Fenster gesehen und durch die Behandlung der Lokomotivbeamten die Situation errathen hatte, lief in die vorderen Wagen und rieth den Reisenden, ihre Werthsachen zu verbergen. Dies geschah in verschiedener Weise, meistens durch Abgabe an die mitfahrenden Damen. Dadurch dass diese unbelästigt blieben und infolge der Eile, mit der die Räuber durch den Zug zu kommen suchten, blieben etwa 12 000 D. in baarem Geld und Pretiosen im Werthe von 4 000 D. u. s w. unentdeckt und nur 13 Taschenuhren, 5 Revolver und 104 D. wurden Gegenstand der Beute.

Auf in der Nähe stehenden Pferden suchten dann die Räuber, welche nicht maskirt und auch nicht anderweit bemüht waren, sich unkenntlich zu machen, das Weite. Ihre Verfolgung wurde sofort eingeleitet und bahnseitig wurde eine Belohnung von 250 D. für Ergreifung je eines der Räuber ausgesetzt.

Eisenbahnen in Dakota.

Der zweite Jahresbericht für 1885/86 (1. Juli) des für das Territorium Dakota eingesetzten Kommissariats gibt die Länge der darin befindlichen Eisenbahnen auf 2 897,67 Miles (4 665 km) an, von denen 551 Miles im letzten Geschäftsjahr vollendet sind. Der Verkehr bezieht sich hauptsächlich auf Ausfuhr von Getreide, zu dessen Lagerung und Verladung daher umfangreiche Anlagen ausgeführt sind.

Es sind hierzu vorhanden:

an der	Elevatoren	Waarenspeicher	für Bushels
Manitoba E.	141	28	5 983 000
Northern Pacific E.	61	17	2 855 000
Milwaukee & St. Paul E.. . .	98	106	2 590 400
Northwestern E.	35	146	2 120 200
Minneapolis & St. Louis E . .	4	7	183 000
Omaha E.	2	—	85 000
Red River E.	3	—	72 000
Im ganzen	344	30[illegible]	zu 13 843 000

Die Newyork- und Brooklinbrücke.

In dem am 30. November v. J. abgelaufenen Rechnungsjahr wurde diese Brücke benutzt von

		Zu- oder -Abnahme gegen das Vorjahr
Eisenbahnreisenden . . .	24 029 267	+ 41,2 pCt.
Fussgängern	3 018 717	— 16,2 „
zusammen	27 047 984	+ 31,1 pCt.

Die Einnahmen an Brückengeldern betrugen 743 539 D. (darunter von den Eisenbahnen 661 361 D.). Die gesammte Passantenzahl, welche die Brücke seit der am 25. Mai 1883 erfolgten Eröffnung benutzt hat, belief sich auf 65 427 896 (darunter Eisenbahnpassagiere 50,6 Millionen).

Die Verwaltungsbeamten haben beschlossen, die Brückengelder für die Fussgänger aufzuheben, sobald hierzu die Genehmigung der berechtigten Stelle erlangt werden kann.

(„Railr. Gaz.")

Frachtbrief-Vorschriften.

Der „Güterverkehrsverband der mittleren und westlichen Staaten" hat sich nach der „Railr. Gaz." das Leben leicht zu machen gesucht durch Annahme eines neuen Frachtbrief-Formulars, welches in Bezug auf die Haftbarkeit folgende, von dem Handelsstand freilich stark bekämpfte, Klauseln enthält: „Weder diese Gesellschaft noch irgend eine andere betheiligte Transportanstalt soll haftbar sein für irgend welchen Verlust oder Schaden, welcher den Transportgegenständen entsteht durch Gefahren oder Zufälle beim Eisenbahntransport, oder durch Feuer oder Ueberfluthung, während sich das Gut auf den Stationen oder Speichern oder im Transit befindet. Der Eigenthümer des Guts hat vielmehr selbst zu tragen alle Verlust

welche durch Bruch, Leckage, Reibung, Gewichtsabnahme, Wetterveränderung, Frost, Hitze, Nässe und Verderben entstehen; ferner die Gefahren des Schiffstransports, wenn ein Theil des Transportweges zu Wasser zurückzulegen ist.

Reiseverkehr in Boston.

Von den 60 000 000 Passagieren, welche die 8 nach Boston führenden Bahnen in dem letzten, mit 30. September abgeschlossenen Geschäftsjahr befördert haben, wurden 38,2 Millionen nach Boston gebracht oder von dort weitergeführt (3 Millionen mehr als im Vorjahr). Hieran haben die nördlichen Bahnen den grössten Antheil, nämlich 2,6 Millionen mehr als die südlichen. Erstere bringen auch mehr Reisende hinein, als hinaus, während dies bei den südlichen umgekehrt ist.

Zur Bewältigung dieses Verkehrs laufen jährlich 370 000 Personenzüge in Boston ein und aus, davon 21 000 an Sonntagen. An jedem Werktag zwischen den Stunden 5 Uhr Vormittags bis 11.30 Abends beträgt die Anzahl ankommender und abgehender Personenzüge 900—950, dagegen Sonntags, je nach der Jahreszeit, 217—268. Es ist bemerkenswerth, dass in dieser Zeit der zwangsweisen Durchführung der Sonntagsgesetze von den Sonntagszügen nur zwei Züge, welche nicht gegen diese Gesetze sind, gefahren werden. Durch ein Spezialgesetz ist das Staats-Eisenbahnkommissariat ermächtigt worden, auf Ansuchen einer Bahn die Beförderung von Durchgangszügen an Sonntagen zu gestatten. Die Fitchburg Eisenbahn ist aber die einzige, welche die Thätigkeit des Kommissariats in Anspruch genommen hat.

Ungeachtet jener grossen Anzahl von Passagieren ist doch die durchschnittliche Belastung jedes Zuges keineswegs eine völlige. Die Vorortzüge Morgens nach und Nachmittags aus der Stadt fahren natürlich voll besetzt, die Rückzüge dagegen fast leer.

Die Boston und Maine Eisenbahn, welche, was den Bostoner Verkehr betrifft, die höchste Durchschnitts-Personenzahl hat, bringt es doch nur auf 153 Passagiere für jeden Zug, also zur genügenden Belastung von 3 Wagen. Der Durchschnitt der übrigen Bahnen ist von 143 bis herab zu 85½ Personen.

Der durchschnittliche Fahrpreis in diesem Verkehr beträgt 1,82 Cts. für die Personenmeile (= 4,4 ₰ für das Personenkilometer) und die Bahnen behaupten, zur Ermässigung dieses Satzes ausser Stande zu sein. („Boston Herald.“)

Ungewöhnlicher Frachtartikel.

Mit einem Extrazuge der Southern Pacific Co. passirten Los Angeles 10 Wagenladungen Onix-Blöcke, im Gesammtgewicht von etwa 200 t, welche aus Suisun, nördlich vom Sacramentofluss kamen und für Newyork, zur Weiterbeförderung von dort nach Frankreich bestimmt waren. Manche der Blöcke hatten nur geringen Umfang, so dass vielleicht 100 und mehr Stücke davon zu der auf einen Wagen befindlichen Ladung von 20 t gehörten. Ein einzelner Block machte aber allein eine solche Ladung aus und ein zweiter war nur um ein Geringes kleiner.

Dies Material wird in Frankreich zu Kunstgegenständen verschiedener Art, wie Kaminverzierungen, Pfeilern, Tischen, Lampenständern u. s. w. verarbeitet und manches Stück davon mag wohl später nach Amerika zurückkehren, um die Paläste der Amerikanischen Handelsfürsten zu schmücken. H.

(„Los Angeles [Cal.] Herald.“)

Präjudizien.

v. O. **Oeffentliches Aergerniss in einem Eisenbahnwagen. Eine in einem Koupee eines fahrenden Eisenbahnwagens von einem mit einer Frauensperson allein in demselben befindlichen Manne an der ersteren verübte unzüchtige Handlung kann als öffentlich verübt betrachtet werden.** Thatbestand: Der Angeklagte hat am 14. Juni 1885 Abends nach 9 Uhr bei Ausübung seines Dienstes als Personenschaffner des Eisenbahnzuges No. 25 während der Fahrt zwischen Neunkirchen und Bexbach in einem Koupee dritter Klasse, besondere Abtheilung für Frauenspersonen, in welches er während der Fahrt eingestiegen war, gegen die in demselben allein sitzende Dienstmagd Sophie W., ungeachtet der Drohung der W., ihn anzuzeigen, unzüchtige Handlungen sich erlaubt. Die Angriffe des Angeklagten gegen die W. konnten auch von unbestimmt wie vielen Personen wahrgenommen werden, da andere im Bahnzuge befindliche Personen infolge irgend eines Zwischenfalles während der Fahrt, ferner Bahnbeamte, die von einem beliebigen Punkte der Bahnlinie aus zum Zwecke der Kontrole den Zug besteigen und unangemeldet in irgend ein Koupee eintreten konnten, oder einer oder der andere der übrigen dienstthuenden Schaffner, der während der Fahrt durch seinen Dienst an dem Koupee vorübergeführt wurde, als in der Nähe des Thatortes befindlich gewesen zu erachten sind, ihnen sonach die Möglichkeit gegeben war, den Vorgang wahrzunehmen. Dem Angeklagten als mehrjährigem Bahnbediensteten waren die Einrichtungen des Bahnbetriebes wohlbekannt und er war sich der Oeffentlichkeit seiner Handlungsweise in der angedeuteten Richtung bewusst. Auf Grund dieser Feststellungen und der Annahme, dass in dem geschilderten Vergehen des Angeklagten eine Handlung liege, welche das Scham- und Sittlichkeitsgefühl in geschlechtlicher Beziehung gröblich verletzte und dass die That öffentlich geschehen sei, hat das Berufungsgericht den Angeklagten unter Aufhebung des denselben freisprechenden schöffengerichtlichen Urtheils eines Vergehens wider die Sittlichkeit nach § 183 R.-Str.-G.-B's. schuldig befunden und zu einer Gefängnissstrafe von zwei Monaten verurtheilt. Die hiergegen vom Angeklagten eingelegte, auf Verletzung des § 183 a. a. O. gestützte Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen:

„Nach § 183 R.-Str.-G.-B's. wird mit Gefängniss bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bis zu 500 ℳ bestraft, wer durch eine unzüchtige Handlung öffentlich Aergerniss gibt. Zum Begriffe einer unzüchtigen Handlung im Sinne dieser Gesetzesbestimmung wird neben der gegen Sitte und Anstand, gegen das Scham- und Sittlichkeitsgefühl gröblich verstossenden Eigenschaft nur die geschlechtliche Beziehung derselben, nämlich die dadurch bewirkte Verletzung der Rücksichten, welche im menschlichen Geschlechtsleben zur Aufrechthaltung von Zucht und Sitte geboten sind, erfordert. Es ist ferner das Thatbestandsmerkmal des Aergernisses vorhanden, wenn auch nur eine einzige und zwar diejenige Person, gegen welche sich die Unzucht richtet, ohne dass sie an dieser theilnimmt, Aergerniss genommen hat. (Entsch. d. Reichsg. Bd. II S. 196.) Das Moment der Oeffentlichkeit ist gegeben, wenn die That so verübt wurde, dass eine unbestimmte Anzahl von Personen Aergerniss nehmen konnte und es ist nicht erforderlich, dass dritte Personen dieselbe wirklich gesehen haben. (Entsch. d. Reichsg. Bd. II S. 196; d. Bayer. oberst. Ger. Bd. IV S. 68.) Diese sämmtlichen Merkmale sind im angefochtenen Erkenntniss ohne ersichtlichen Rechtsirrthum festgestellt. Nach der Revision soll die Verletzung des § 183 a. a. O. darin liegen, dass das Berufungsgericht mit Unrecht angenommen habe, dass durch die fraglichen Handlungen des Angeklagten öffentlich ein Aergerniss gegeben worden sei. Zum Begriffe der Oeffentlichkeit der unzüchtigen Handlung werde erfordert, dass dritte Personen, welche von der That nicht umfasst waren, derselben beiwohnten und dieselbe entweder bemerkt haben, oder, wenn sie ihre Aufmerksamkeit darauf gerichtet haben würden, hätten bemerken können. Es sei aber gegebenen Falles nicht festgestellt, dass eine der Personen, die in dem Zuge waren, und möglicherweise an das fragliche Koupee hätten kommen können, dem Vorgange in einer Weise beigewohnt habe, dass sie wirklich in der Lage gewesen wäre, irgend welche Wahrnehmung hinsichtlich der Handlungen des Angeklagten zu machen. Die Revision bestreitet ferner die Möglichkeit, dass die im Urtheile aufgeführten dritten Personen während der Fahrt an das Koupee gelangen konnten und vermisst die Feststellung, dass ein Revisionsbeamter zur fraglichen Zeit an Ort und Stelle vorhanden und ein zweiter Schaffner im Zuge gewesen sei. Allein die Feststellungen des Berufungsgerichts erschöpfen den Begriff der Oeffentlichkeit der Handlung vollständig. Hierfür wird nicht mehr erfordert, als dass unbestimmt welche und wieviel Personen die That wahrnehmen konnten. Demnach bedarf es der Feststellung, dass dritte unbetheiligte Personen vorhanden waren, welche die That wahrnehmen konnten, nicht in dem Sinne, dass die wirkliche Anwesenheit solcher Personen am Thatorte selbst oder in solcher Beziehung zu demselben, dass sie die That, wenn sie ihre Aufmerksamkeit darauf richteten, wahrnehmen mussten festzustellen wäre, sondern es genügt die Feststellung, dass jeden Augenblick ein Unbetheiligter, unbestimmt wer und wie viele, die Wahrnehmung machen konnte. Diese Feststellung ist aber im Urtheile durch die Aufzählung dreier Kategorien von Personen, der Mitreisenden, der Kontrolbeamten und der Schaffner, welche als in der Nähe des Thatorts befindlich die Möglichkeit hatten, die unzüchtigen Handlungen des Angeklagten wahrzunehmen, ausreichend getroffen. Die Frage dagegen, ob es wahrscheinlich oder selbst unter den gegebenen Umständen möglich war, dass eine oder die andere der angeführten unbetheiligten Personen in das Koupee oder an dessen Fenster gelangte, und ob ein Revisionsbeamter oder ein weiterer Schaffner ausser dem Angeklagten sich im Zuge befand, oder nicht, ist als eine rein thatsächliche der Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen.“ (Erk. des Oberlandesgerichts zu München vom 9. April 1886; Samml. d. Entsch. Bd. IV S. 64 ff.)

Kartenwerke.

Nietmann's Eisenbahn-Atlas der Eisenbahnen Mitteleuropas. Massstab 1 : 700 000. Komplett ca. 12—15 Lieferungen à 1,50 *M.* 10. Auflage. Lieferung II.

Der ersten von uns in No. 98 S. 1045 vorig. Jahrg. besprochenen Lieferung der neuen Auflage dieses Atlas ist rasch die zweite gefolgt. Dieselbe enthält 4 Karten des südlichen und südöstlichen Frankreichs, welche sich wie die Karten der ersten Lieferung durch schöne grosse Schrift und sorgfältigen Druck auszeichnen. Nach dem Prospekt sollen 15 Karten in 4 Lieferungen den Französischen Eisenbahnen gewidmet werden, die beiden ersten Lieferungen bringen bereits 9 Karten, es ist danach zu hoffen, dass die noch fehlenden 6 Karten bald publizirt werden und damit die erste Abtheilung des Werks ihren Abschluss erhalte. Nachdem das Eisenbahnnetz Frankreichs sich namentlich in den letzten 10 Jahren sehr entwickelt hat, so dass zu dessen Verständniss eine gute Karte durchaus nöthig ist, um die kürzesten Strecken, Stationen, Anschlusspunkte u. s. w. zu ersehen, kann die Beschaffung dieser Nietmann'schen Karten nicht nur Eisenbahnbeamten, sondern jedem empfohlen werden, dessen Geschäfte eine genaue Kenntniss der Französischen Eisenbahnen erfordert. Durch das Erscheinen in Lieferungen wird die Anschaffung des empfehlenswerthen Kartenwerkes den Eisenbahnbeamten wesentlich erleichtert und ist der Preis der Französischen Abtheilung (6 *M.*) auch ein billiger wenn man bedenkt, dass der einzige noch existirende Eisenbahnatlas von Frankreich 50 *M.* kostet.

Vermischtes.

Heizung der Personenwagen auf der Französischen Ostbahn. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche die Leitung von heissem Wasser über die ganze Länge des Zuges bei den gegenwärtigen Betriebsverhältnissen mit sich bringt, hat die Französische Ostbahngesellschaft behufs Heizung ihrer Personenwagen die Anbringung einer besonderen Wasserheizungs-Vorrichtung an jedem Wagen versucht. Die seit 1874 angestellten bezüglichen Versuche hatten zu erfreulichen Ergebnissen geführt und wurden 1876 auf 50 und 1881 auf fernere 27 Wagen ausgedehnt. Auf Grund der hierbei gewonnenen Erfahrungen sah die Eisenbahnverwaltung sich jedoch veranlasst, im Jahre 1885 neue Versuche an denselben Wagen mit Dampfkesseln verbesserter Bauart anzustellen. Der mit innerer Feuerung versehene gusseiserne Kessel wird ungefähr in der Mitte des Wagens am Langträger befestigt. Das mit doppeltem Mantel versehene Dampfrohr, an welchem an seinem Ausgangspunkt behufs Regelung des Feuers eine Klappe angebracht ist, geht an der Aussenseite des Wagenkastens in die Höhe. Von dem oberen Theil gehen zwei verschiedene Arme aus, welche die am Fussboden des Vorder- und Hinterkoupees angebrachten Wärmröhren speisen, während zwei andere Leitungen an dem unteren Theile das in den Wärmröhren gewesene Wasser zurückführen. Das Ganze ist mit den erforderlichen Vorrichtungen: Dampfspannungs- und Wasseraufnahme-Gefässen, Abzugsröhren für die Luft u. s. w. versehen. Die Menge des in Bewegung gesetzten Wassers schwankt zwischen 80 und 115 l. Das Gewicht der Vorrichtung steigt von 650 kg bei einem Wagen I. Klasse auf 900 kg bei einem Wagen III. Klasse.

Bei Anwendung dieser Heizungsart hat man bei normaler Fahrt an dem Fussboden eine Wärme von 55 bis 60° erhalten, welche jedoch auf 35 bis 40° ermässigt werden konnte, ohne dass ein Ausgehen des Feuers zu befürchten war. An den Wagen I. Klasse ist an der Stelle an welcher das Wasser in die Wärmröhre eintritt, ein Hahn angebracht worden, welcher den Umlauf des heissen Wassers zu unterbrechen gestattet.

Bei den ersten Versuchen ergab sich der Dampfkessel und die Rostfläche als zu klein, so dass eine wünschenswerthe Regelung des Feuers nicht erzielt werden konnte; dem Zugpersonal musste daher ein besonderer Beamter für die Ueberwachung und Unterhaltung der Heizvorrichtung beigegeben werden. Zur Zeit wird dieser Dienst durch Beamte auf bestimmten Stationen versehen.

Die Kosten dieser Heizung betragen für die Stunde Fahrzeit etwa 0,1805 Frcs.

Versicherung von Eisenbahnreisenden in England.

Die Railway-Passengers-Assurance-Company in England ist auf eine bedeutsame Neuerung verfallen. Sie gibt eine Reihe von eigenen „Insurance-Railways-Guides", das ist Versicherungsbüchlein, aus, enthaltend die Fahrordnungen und illustrirten Karten aller Bahnen des Vereinigten Königreichs und der Dampfschiffslinien nach allen Häfen der Erde mit Angabe der besten Wege und Plätze. Insbesondere ist aber von Interesse, dass diese Büchlein Versicherungen von 100, 200 und 500 £ im Verhältnisse zum Preise des Büchleins von 3 d., 6 d. und 1 sh. (25½, 51 ₰ und 1 *M.*) enthalten. Der Koupon zeigt an: erstens, den Preis, für den er gültig ist: zweitens, dass er jedem ordnungsmässigen Vertreter jedes Käufers des Eisenbahnbüchleins, welcher als ordentlicher Fahrgast in einem Eisenbahnunfall getödtet oder verletzt würde, honorirt wird. Die Bedingung aber ist, dass der Fahrgast zur Zeit des Unfalles im Besitze eines solchen Versicherungsbüchleins sei, lautend auf den bestimmten Monat und auf den Koupon an der bezeichneten Stelle mit der gewöhnlichen Unterschrift desselben versehen. Die Summe von 200 £ wird von der Eisenbahnfahrgast-Versicherungsgesellschaft für jedes Büchlein gewährleistet. Ist dasselbe mit der Unterschrift des Käufers versehen, braucht es nicht einmal von demselben vorgezeigt zu werden. Auf einem weiteren Blatte des Büchleins findet sich: dass der Eigenthümer einen Betrag von 1 sh. von jeder jährlichen Subskription von 12 sh. nach Wunsch entweder für die Schule der Handelsreisenden oder für einen wohlthätigen Zweck zu entrichten habe. Für jede Zeichnung von 12 sh. wird 1 sh. in einer eigenen Spalte des Kassabuches eingetragen und am 10. Januar und 10. Juli nach den Halbjahrsabschlüssen wird ein Check in der Höhe des betreffenden Betrages an diese Wohlthätigkeitsanstalten gesendet. Die Handelsreisenden können dadurch ihren guten Theil zur Hebung dieser Anstalten beitragen und gleichzeitig für den Fall vollständiger Erwerbsunfähigkeit sich 2 £ wöchentlich und ihren Familien im Todesfalle durch ein Bahnunglück 500 £, ausgezahlt durch die Gesellschaft, sichern. Der geringe Preis der Prämie, für welche man noch überdies eine vollständige illustrirte Fahrordnung erhält, ist durch die geringen thatsächlichen Unfälle begründet, hat aber ohne Zweifel sehr viel Verlockendes, da ein jeder auf die Reise sowohl die Fahrordnung, als das beruhigende Gefühl über die Sicherheit seiner Angehörigen mitnimmt.

Sicherheit der Reisenden in Eisenbahnzügen.

Die Herstellung von Einrichtungen zum Zwecke der Erhöhung der Sicherheit der Reisenden in Eisenbahnzügen ist unausgesetzt Gegenstand des eifrigsten Studiums seitens der Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der „Deutschen Verkehrszeitung" werden zur Zeit in Frankreich mit einem neuen elektrischen Benachrichtigungsapparat interessante Versuche angestellt. Dieser Apparat, welcher von einem dem Aufsichtsdienst angehörenden Betriebsbeamten erfunden ist, hat die Bestimmung, den Zugführer sofort zu benachrichtigen, sobald während der Fahrt die Thür einer Wagenabtheilung geöffnet wird; der Apparat zeigt ausserdem in demselben Moment die Nummer der Wagenabtheilung und die Seite des Zuges an, auf welcher die Thür geöffnet worden ist.

Eine weitere für die Eisenbahnverwaltung praktische Bedeutung hat der Apparat insofern, als während des Haltens auf den Stationen diejenige Seite, nach welcher die Reisenden aussteigen, ausgeschaltet werden kann, und der Zugführer dann sofort festzustellen vermag, ob ein Reisender auf der dem Perron abgewendeten Seite ein- oder aussteigt.

Unglücksfälle in Chicago.

Eine mit der Erwägung von Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes in Chicago beauftragte Kommission hat kürzlich auf Grund der angestellten Enquête einen Bericht vorgelegt, aus welchem sich u. a. ergibt, dass daselbst in der Zeit vom 1. Dezember 1884 bis zum 1. Dezember 1885 durch die Eisenbahnen 150 Personen getödtet worden sind. Von denselben sind 26 beim Ein- oder Aussteigen verunglückt, 5 von fahrenden Zügen gefallen, 5 auf den Schienen ausgeglitten, 62 bei dem Gehen längs der Gleise, 30 beim Ueberschreiten des Gleises, 19 zwischen den Wagen zermalmt, 2 bei Zusammenstössen von Zügen getödtet, und 1 ist gegen einen Barrierenpfahl geschleudert.

Transkontinentalbahn in Südamerika.

Zur Ausführung einer direkten Verbindungslinie zwischen den Häfen von Buenos Aires am Atlantischen und Valparaiso am Stillen Ocean, einer Linie, welche auf den Handelsverkehr zwischen Chile und Argentinien einen wesentlichen Einfluss auszuüben bestimmt ist, hat sich, wie der „Ironmonger" mittheilt, eine Vereinigung Englischer Kapitalisten bereit gefunden, die erste Rate des erforderlichen Kapitals im Betrage von 500 000 £ zu beschaffen. Die unter dem Namen „Buenos Aires and Valparaiso Trans-Andine Railway Company" gegründete Gesellschaft wird sich alsbald daran machen, die von der Regierung der Argentinischen Republik gewährte Konzession zum Bau einer Bahn von 195,70 km Länge auszubeuten. Diese Bahn soll bei Mendoza am „Ferrocaril Nacional Andino" anfangen und quer über die Anden bis zur Grenzlinie der Republik gehen, woselbst sie mit dem Chilenischen Bahnnetz in Verbindung gesetzt werden soll. Die neue Ueberlandbahn wird nicht nur neue und bisher unzugängliche Gebiete aufschliessen, sondern auch einen regen Verkehr zwischen den beiden Seeküsten

fördern. Die Gesammtlänge der Bahn übersteigt nicht 1 400 km, und demgemäss wird die Reise von dem einen Ende zu dem anderen nicht mehr als zwei Tage in Anspruch nehmen, wogegen die jetzige Seefahrt bei einer Gesammtstrecke von 4 350 km ungefähr 12 Tage erfordert. Auch jetzt ist der Verkehr zwischen Chile und den Andinischen Provinzen bereits sehr erheblich; in den ersten sechs Monaten v. J. wurden aus Argentinien nach der südwestlichen Republik nicht weniger als 90 000 Stück Vieh ausgeführt, und davon ging eine nicht geringe Anzahl von Mendoza durch den Uspellatapass, welcher sich auf der Strecke der neuen Bahn befindet. Laut der Konzessionsurkunde leistet die Argentinische Regierung auf 20 Jahre eine Zinsgarantie von 7 pCt. auf die Antheile und Pfandbriefe der Gesellschaft. Die Bahn wird pro Kilometer 6 068 £, im ganzen also 1 191 000 £ kosten.

Eisenbahnen in China.

Die „Times" bringt folgende „von dem Chinesischen Korrespondenten eines kontinentalen Blattes" herrührende, aus „Peking im September" datirte Mittheilung:

„Ein Artikel des zwischen Frankreich und China im Juli 1885 geschlossenen Friedensvertrages bestimmt, dass, wenn die Chinesische Regierung Eisenbahnen zu bauen beabsichtigt, sie Französischen Lieferanten bezüglich der Lieferung der erforderlichen Materialien den Vorzug geben soll, wodurch die Chinesen jedoch nicht so gebunden werden sollen, als durch einen Vertragsschluss. Diese Bestimmung ist allgemein so ausgelegt worden, als ob China im Begriff sei, Eisenbahnen zu bauen, und Agenten der grössten Firmen der Welt haben sich beeilt, von der vorausgesetzten neuen Wendung der Chinesischen Politik den möglichst grössten Vortheil zu erlangen.

Der von diesen zuerst in Tien-Tsin angekommene Gen. Wilson, Vertreter einer der grössten Eisenbahnfirmen Nordamerikas, beeilte sich, als er es dort mit Li Hung Chang zu keinem definitiven Vertrage bringen konnte, nach Peking zu reisen, wo er für alle Fälle einen Pass zur Reise in das Thal des oberen Hoang-Ho erhielt. Er fertigte eine Anzahl von Plänen, für welche ihm der Chinesische Minister dankte, wobei er ihm aber gleichzeitig mittheilte, dass gegenwärtig noch nicht die Absicht zum Bau von Eisenbahnen oder anderen öffentlichen Werken bestände. Gen. Wilson versuchte dann, seine Auslagen erstattet zu erhalten, jedoch vergeblich.

Nach ihm kamen die Vertreter der Deutschen Bank in Berlin. Alles, was sie erlangten, war ein Vertrag wegen ungefähr 1 000 t Schienen für die kleine Bahn zwischen Tien-Tsin und dem Pei-Ho. Einer der Herren hält sich noch in Tien-Tsin auf und ist beauftragt worden mit Abfassung eines Berichts über die Regulirung des Hoang-Ho.

Nach diesen kamen im letzten Sommer die Französischen Vertreter mit dem Bauprojekt einer Bahn nach dem Decauville-System. Um die Vortheile desselben dem Li Hung Chang klar zu machen, baten sie, einen solchen Zug in den Strassen von Tien-Tsin einrichten zu dürfen. Die einzigen definitiven Verträge, welche den Franzosen gewährt wurden, waren aber nur zwei unbedeutende, einer zur Vertiefung des Hafens des Forts Arthur und der andere zur Erbauung zweier eiserner Brücken über den Pei-Ho.

Die Engländer scheinen in völlig anderer Weise vorgegangen zu sein. Ein Modell einer Bahn, hervorgegangen aus der Werkstatt einer der grössten Englischen Firmen, bildet die fortwährende Quelle des Vergnügens in der offiziellen Residenz des Tao-Tai von Shangai und, da ein Censor neuerlich einen Tadel erhalten hat wegen seiner Bedenken gegen Eisenbahnen und Neuerungen, so erscheint es wahrscheinlich, dass die Chinesische Abneignung schliesslich dem Druck der Nothwendigkeit zur Verbesserung der Mittel internationalen Verkehrs weichen wird. („Railr. Gaz.")

Unterbrechung der Englischen Telegraphenlinien.

Die „Deutsche Verkehrszeitung" berichtet, dass durch die Schneestürme der letzten Zeit etwa 70 pCt. der Englischen Telegraphenlinien beschädigt sein sollen. Anhaltender Wind und Schneefall hindern die rasche Herstellung. Die völlige Herstellung wird etwa 3 Monate Zeit und sehr viel Geld kosten.

Verschiedene hervorragende Deutsche Zeitungen haben sich über diese ganz erheblichen Störungen missbilligend ausgesprochen. Die „Nordd. Allg. Ztg." schliesst sich jenen Rügen an, indem sie bedauert, dass auf der Strecke von London bis Dover noch immer keine unterirdischen Telegraphenleitungen liegen. Es wäre eine Kleinigkeit, von Dover oder Lowestoft eine unterirdische Telegraphenlinie zu bauen und dadurch mit einem Schlage jenen immer wiederkehrenden Kalamitäten ein Ende zu machen. „Wenn im Deutschen Reich unterirdische Telegraphenlinien von Königsberg bis Strassburg bestehen und mit grösstem Erfolge arbeiten, wie sich wiederum bei der letzten Krisis der Schneestürme gezeigt hat, so kommt die unerhebliche Strecke von London bis Dover, etwa 16 geographische Meilen, doch wahrlich gar nicht in Betracht! Der wahre Grund des Räthsels liegt aber darin, dass nicht die Staatsregierung in England, sondern eine Telegraphengesellschaft das Monopol der Vermittlung des internationalen Telegraphenverkehrs besitzt. Diese Gesellschaft hat, obwohl sie zeitweise bis zu 17 pCt. Dividende ihren Aktionären gab, die Summe von 40 000 Pfd. St. = 800 000 *M*, welche eine Kabellinie von London bis Dover höchstens kostet, nicht aufzuwenden beabsichtigt. Hier zeigt sich an einem in seiner Weise wirklich grossartigen Beispiel, wohin es führt, wenn wichtige und allgemeine Verkehrsanstalten nicht vom Staate, sondern von Privaten betrieben werden. Wie verlautet, erlischt das Privilegium der betreffenden Gesellschaft im Jahre 1888, und man darf vertrauen, dass die Grossbritannische Staatsregierung, deren ganzer diplomatischer Dienst, Kolonialverbindung u. s. w. ja durch das plötzliche Aufhören jedes Telegraphenverkehrs mit der übrigen civilisirten Welt tief in Mitleidenschaft gezogen wird, diesem unerträglichen Zustande dann energisch ein Ende bereiten wird."

Beleuchtung der Eilguthalle des Bahnhofes Saint-Lazare in Paris.

Die Erweiterungsarbeiten für den Bahnhof Saint-Lazare in Paris sind nunmehr soweit vorgeschritten, dass Versuche hinsichtlich der für die grosse Eilguthalle an der Rue de Berne zu wählenden Beleuchtungsart angestellt werden können. Seit einiger Zeit wird daselbst ein „lucigène" genanntes neues System erprobt. Das Brennmaterial desselben entstammt den bei der Gasfabrikation oder bei der Reinigung von Mineralölen gewonnenen Abfällen und wird vermittelst verdichteter Luft, welche dem Brenner zugeführt wird, fein vertheilt. Diese Beleuchtungsart wird als sparsam, sehr wirkungsvoll und besonders für grosse Räume geeignet geschildert; ausreichende praktische Erfahrungen über die Zweckmässigkeit und Bewährung derselben fehlen indessen bisher noch.

Verwendung des Salzes zur Beseitigung von Schnee.

Ueber die Verwerthung des Salzes zur Beseitigung von Schnee hat der bekannte Chef-Ingenieur der Stadt Paris, Mr. Barabant, in dem Septemberhefte des vergangenen Jahres der „Annales des ponts et chaussées" eine Mittheilung veröffentlicht, aus welcher wir die folgenden Angaben entnehmen:

In Paris kostet das, aus den Salinen der östlichen Landestheile kommende Kochsalz etwa 31 Frcs. pro Tonne; von diesem Preise entfallen mehr als 11 Frcs. auf den Transport. Dazu kommen aber noch pro Tonne an direkten Steuern 60 Frcs. und an indirekten Steuern 157 Frcs. Mit Rücksicht auf den sehr bedeutenden Verbrauch der Stadt an Salz für Strassenreinigungszwecke ist derselben für das zu diesem Behufe zu verwendende Salz die Steuer seitens des Finanzministers erlassen, und eine gleiche Erleichterung ist den Tramway- und Omnibus-Gesellschaften und den Eisenbahnen bewilligt worden.

Die Vorkehrungen für die Schneesäuberung sind in Paris so getroffen, dass der Dienst jedes einzelnen vorher genau festgesetzt ist und bei dem Eintreten eines Schneefalles sofort die angeordneten Massregeln zur Ausführung gelangen können. Die schleunigste Inangriffnahme der Säuberungsarbeiten ist nämlich überaus wichtig, damit der Schnee thunlichst wenig zusammengetreten und zusammengefahren wird, und damit derselbe keine Zeit behält, zusammenzubacken, weil die Entfernung alsdann sehr erschwert wird. Wenn das Salz bei einem Schneefall ausgestreut wird, so bildet sich eine weiche Masse, welche demnächst langsam zerrinnt. Nach Verlauf von 4 bis 5 Stunden ist es alsdann angängig, die Strassen mit der Maschine rein zu kehren und den Brei durch Beigabe von Wasser in die Abzugskanäle zu streichen. Diese für Strassen mit Stein-, Holz- oder Asphaltpflaster zweckmässige Reinigungsart kann indessen auf makadamisirten Strassen nicht angewendet werden, weil letztere durch dieselbe aufgeweicht werden würden.

Es empfiehlt sich, das Salz mittelst Schaufeln oder Maschinen in einem Verhältnisse von 20 g auf 1 Quadratmeter und 1 cm Höhe des Schnees auszubreiten. Ist die Temperatur erheblich unter Null, so ist die Salzmenge etwas zu vergrössern. Im Winter 1879/80, in welchem der vorerwähnte Steuererlass noch nicht eingetreten war, verursachte jeder Centimeter Höhe des gefallenen Schnees in Paris 60 000 Frcs. an Kosten, während dieselben zur Zeit unter gleichen Verhältnissen 20 000 Frcs. betragen. Im Januar 1886 wurden bei einem Schneefalle von 9 cm Höhe und einer Temperatur von -3^0 für 1 qm 91 g Salz verbraucht, d. h. für 1 qm und 1 cm Höhe 10,1 g; die Kosten betrugen für 1 qm und 1 cm Höhe 0,0037 Frcs.

Zu bemerken ist noch, dass der vielfach beobachteten schädlichen Einwirkung des kalten Salzbreies auf die Pferdehufe durch Einschmieren derselben mit Fett vorgebeugt werden kann.

Dampferlinie zwischen Antwerpen und dem Kongo.

Der Kongostaat hat das Anerbieten der Antwerpener Firma Walford & Co., die Einrichtung einer direkten Dampferlinie zwischen Antwerpen und dem Kongo betreffend, angenommen. Vorläufig soll alle sechs Wochen ein Schiff abgefertigt werden; später sollen die Fahrten, wenn der Handelsverkehr zunehmen sollte, allmonatlich stattfinden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die in No. 1 bekannt gegebenen Verkehrsstörungen auf den Bayerischen Staatseisenbahnen sind nicht am 31., sondern am 21. Dezember v. J. eingetreten. (218)

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Die in den ab 1. Februar a. c. gültigen Nachträgen II bezw. I zu den Tarifheften 4 bezw. 10 des vorbezeichneten Verkehrs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes X für Eisen und Stahl, dann Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren im Verkehre von Saybusch-Zablocie einerseits nach sämmtlichen in den genannten Nachträgen andererseits angeführten Stationen gelangen nicht zur Einführung.

Wien, am 24. Januar 1887. (219)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu den nachbezeichneten **Ausnahmetarifen für den Transport von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes** von den diesseitigen Stationen nach:

a) Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M. und Hannover ein Nachtrag II,

b) Stationen des Direktionsbezirks Altona etc. (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Altona etc.) ein Nachtrag I,

c) Stationen der Mecklenburgischen Friedrich - Franz-, Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch - Nord. Lloyd — Strecke Neustrelitz-Warnemünde — etc. (Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Gütertarif) ein Nachtrag I,

d) Stationen der Stargard - Cüstriner und Glasow-Berlinchener Bahn ein Nachtrag II und

e) Stationen der Alt-Damm - Colberger Bahn ein Nachtrag I in Kraft.

Sämmtliche fünf Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Kohlenversandstationen Cleophasgrube bezw Richterschächte der Laurahüttengrube, Maxgrube und Emmagrube, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Der unter e genannte Nachtrag enthält auch theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Greifenberg und Batzwitz der Alt-Damm - Colberger Bahn. Druckexemplare können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 25. Januar 1887. (220)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch - Ostdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu Heft 1, 2 und 3 des vorbezeichneten Verbands-Gütertarifs je ein Nachtrag No. 1 in Kraft. Die Nachträge enthalten Entfernungen und Frachtsätze für neu eröffnete Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, sowie einige Berichtigungen des Haupttarifs. Soweit letztere Tariferhöhungen einschliessen, treten sie erst am 1. April 1887 in Gültigkeit.

Druckexemplare werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Januar 1887. (221H&V)

Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Die Entfernungen für den Verkehr zwischen Berlin (Schlesischer Bhf.), einerseits und Dresden (Alt- und Neustadt), sowie Zittau der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits werden von jetzt ab von 202 bezw. 254 km auf 195 und 247 km herabgesetzt.

Dresden, am 22. Januar 1887. (222)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Hessisch - Badischer Verkehr) kommt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab der Nachtrag I zur Einführung; derselbe enthält insbesondere Aenderung von Frachtsätzen und Ergänzung von Ausnahmetarifen. Hinsichtlich des in diesem Nachtrage enthaltenen Ausnahmetarifs No 1c (Bau- und Nutzholz) wird noch bemerkt, dass die Frachtsätze für die Stationen Frankfurt vorerst nicht in Anwendung kommen. Verkaufspreis 50 ₰ für das Exemplar.

Karlsruhe, den 24. Januar 1887. (223)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahn-Verband. Ausnahme - Frachtsätze für Steine. Für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen zwischen den Bayerischen Stationen Ebelsbach und Zeil einerseits und den Stationen Braunschweig, Buckau, Magdeburg, Neustadt - Magdeburg und Sudenburg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg andererseits, kommen vom 1. Februar d. J. ab vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs folgende Ausnahme - Frachtsätze für 100 kg zur Erhebung:

und	Zwischen Ebelsbach	Zeil
Braunschweig	1,03 ℳ.	1,01 ℳ.
Buckau Magdeburg Neustadt-Magdeburg Sudenburg	0,92 „	0,90 „

Magdeburg, den 24. Januar 1887. (224)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. treten für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III zwischen Stationen der Westerwaldbahn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und der Station Hofheim im Taunus der Hessischen Ludwigsbahn andererseits Ausnahme - Tarifsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 25. Januar 1887. (225)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die Station Husum wird zum 1. k. Mts. in den direkten Viehverkehr des **Westdeutschen Verbandes** einbezogen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfragen.

Hannover, den 22. Januar 1887. (226)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau und Altona - Breslau. Am 1. Februar cr. treten für den Transport von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. von Driebitz und Fraustadt nach Stettin transito und von Fraustadt nach Hamburg transito seewärts Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Dienststellen und die Auskunftsbüreaus nähere Auskunft geben.

Breslau, am 24. Januar 1887. (227)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güter- und Vieh- etc. Verkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Februar d. J. tritt Nachtrag IV zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält u. a. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Lessen und Roggenhausen sowie einen Ausnahmetarif für Schleifsteine von Gräfenroda nach mehreren Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg.

Nachträge sind bei den Abfertigungsstellen zum Preise von 0,10 ℳ. für das Stück käuflich zu haben.

Station Lessen ist für den Verkehr von Fahrzeugen, Station Roggenhausen für den Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 23. Januar 1887. (228)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. In dem am 1. d. Mts. in Kraft gesetzten provisorischen Tarifhefte, enthaltend Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen den Preussischen Staatsbahnstationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau einerseits und Stationen Schweizerischer Bahnen andererseits, treten mit sofortiger Wirkung folgende Berichtigungen ein:

Zu berichtigen auf:

Im Verkehre	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2	A	B	Sp. T. I a	Sp. T. I b	Sp. T. II a	Sp. T. II b	Sp. T. III a	Sp. T. III b
	Centimen für 100 kg										
Görlitz-Langnau	—	1178	—	360	808	—	—	—	—	—	—
Görlitz-Uster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	273
Plagwitz-Lindenau-Uster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	233
Zeitz-Winkeln	—	—	—	—	514	—	—	—	—	—	—
Zittau-Langnau	2793	1136	—	832	783	671	601	654	481	638	308

Karlsruhe, den 25. Januar 1887. (229)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 8 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 29. Januar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Mit dem 1. Februar cr. tritt der X. Nachtrag zum Frankfurt-Hessischen Wechselverkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen und Berichtigungen.
2. Neue Frachtsätze für Mannheim und Mannheim Neckarvorstadt
3. Desgleichen für Mainz Hafen und Frankfurt a. M. H. L. B.

Frankfurt a. M., den 25. Januar 1887. (230)

Namens der betheiligten Verwaltungen: die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die Kilometertafel II des Tarifheftes 1 ist mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J., wie folgt, zu ergänzen:

Zwischen Zwiesel und	Kilometer a	b	c	d
Breslau Märkischer Bf.	624	551	636	651
„ Oberschlesischer Bf.	629	551	641	656
„ Oderthorbahnhof	630	551	642	657
Ratibor	721	665	733	748

Breslau, den 25. Januar 1887. (231)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Bahn. K. pr. Fünfkirchen-Barcser Bahn. K. K. Bosnabahn. Mit 20. Februar l. Js. tritt je 1 Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1886 gültigen Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Frachtgütern aller Art in Wagenladungen zwischen Fiume einerseits und Stationen der K. K. Bosnabahn andererseits via Uszög-Villány-B. Brood und zu dem vom 1. Januar 1886 gültigen Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Frachtgütern aller Art in Wagenladungen zwischen Triest einerseits und Stationen der K. K. Bosnabahn andererseits via Pragerhof-Barcs-Uszög-Villány-B.-Brood in Kraft.

Diese Tarifnachträge enthalten die Einführung eines Ausnahmetarifs No. 3 für Holz. Exemplare dieser Tarifnachträge können durch die kommerziellen Abtheilungen der betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, Budapest und Sarajevo, am 20. Januar 1887. (232)

Die betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarif für den **Personen- und Gepäckverkehr** zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1886 der Nachtrag III in Kraft, enthaltend u. A. abgeänderte Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Saal-Eisenbahn.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 25. Januar 1887. (233)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Es soll die Lieferung von 4 Stück dreiachsigen Personenzug-Tenderlokomotiven nebst 1 Satz Reservestücken, unter Zugrundelegung der bei den Preuss. Staatsbahnen gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" versehen, portofrei bis zu dem auf den 15. Februar 1887, Vormittags 12 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau, hierselbst, einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem genannten Büreau in den Geschäftsstunden, von 8—3 Uhr, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M.* unfrankirt bezogen werden.

Altona, den 21. Januar 1887. (234)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Lieferung von etwa 900 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Lokomotiven soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote mit der Aufschrift „Verdingung von Säumlingen" sind bis zum 6. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 7. Februar früh 10 Uhr statt. Die Anbieter sind bis zum 17. Februar d. J. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 20. Januar 1887. (235)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

v. Tschirschky.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 soll im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden.

Die Angebote sind bis zum Dienstag, den 15. Februar d. J. Vormittags 10 Uhr mit der Aufschrift:

„Lieferungsangebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"

an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe No. 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittag 11 Uhr im Geschäftslokale unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse No. 39, statt. Daselbst liegen auch die Bedingungen mit den Bedarfsnachweisungen zur Einsicht aus und können dieselben von dort gegen Zahlung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zahlungsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 22. Januar 1887. (236)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Papier und Schreibmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen

- 290 Gross Bleistifte,
- 1 890 000 Stück Couverts,
- 105 Gross farbige Stifte (rothe und blaue),
- 25 Gross Stahlfederhalter,
- 40 kg Oblaten,
- 1 230 Ries Konzeptpapier,
- 260 „ Kanzleipapier,
- 41 „ Löschpapier,
- 190 „ Packpapier,
- 740 kg Siegellack (roth und braun),
- 2 775 Gross Stahlfedern,
- 40 Ries blaue Bütten-Aktendeckel,
- 60 „ weisse „ „

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Papier u. Schreibmaterialien"

bis zum Eröffnungstermine am

Sonnabend, den 26. Februar 1887 Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 19. März d. Js. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des „Deutschen Reichs-Anzeigers" vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 20. Januar 1887.

Kgl. Eisenbahndirektion. (237)

Verding von

a) 100 Stück bedeckten Güterwagen mit Endperrons zur Benutzung für den Personenverkehr in 4 Loosen,

b) 200 Stück Normalwagenachsen mit Rädern
in 2 Loosen.

Angebote sind bis Mittwoch, den 16. Februar 1887 Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Wagen“ bezw. „Achsen“ portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst, W. Königgrätzerstrasse 132 einzusenden.

Zuschläge erfolgen innerhalb 4 Wochen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 *M.* für a. und 1,50 *M.* für b) bezogen werden.

Berlin, den 20. Januar 1887. (238 H & V)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 9 ausrangirten Lokomotiven und eines noch brauchbaren Lokomotivkessels, Montag, den 7. Februar d. J. 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzer Strasse No. 132. Angebote sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 *₰* bezogen werden.

Berlin, den 19. Januar 1887. (239)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Oeffentliches Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine transportable Mannschaftsbaracke. Zur Erlangung von Entwürfen für eine transportable Baracke zur Unterbringung von Mannschaften wird das nachstehende Preisausschreiben erlassen.

Die zu erfüllenden Anforderungen sind in einem Programm zusammengestellt, welches in dem Büreau des Hausverwalters des Kriegsministeriums, Berlin W, Wilhelmstrasse 81, eingesehen bezw. von der Registratur der Servisabtheilung des Kriegsministeriums, ebenda bezogen werden kann.

An dem Wettbewerb können alle Deutschen Architekten, Techniker und Ingenieure des Militär- und Civilstandes sich betheiligen.

Als Preise werden ausgesetzt:

1. für den am besten befundenen Entwurf 5 000 *M.*,
2. für den am zweitbesten befundenen Entwurf 3 000 *M.*,
3. für den am drittbesten befundenen Entwurf 2 000 *M.*

Diese Preise erhalten nur solche Bewerber, welche bei einer vom Kriegsministerium nach Prüfung der sämmtlichen Entwürfe für angezeigt erachteten engeren Konkurrenz, auf Erfordern die Ausführbarkeit ihrer Entwürfe und ihre Bedingungsmässigkeit, durch Aufstellung von in wirklicher Grösse anzufertigenden Barackentheilen, deren Kosten erstattet werden, nachgewiesen haben.

Für den Fall, dass keiner der eingereichten Entwürfe zu einer solchen engeren Konkurrenz geeignet erachtet werden kann, wird für die verhältnissmässig 3 besten Entwürfe die Hälfte der vorangegebenen Preise gewährt.

Die preisgekrönten Entwürfe sowie die bei der engeren Konkurrenz aufgestellten Barackentheile gehen in das Eigenthum der Heeresverwaltung über und steht es letzterer frei, jeden dieser Entwürfe unverändert bezw. in abweichender Weise zur Ausführung bringen zu lassen.

Das Kriegsministerium behält sich die Ernennung des Schiedsgerichts vor.

Die Entwürfe und Probestücke, welche mit einem Motto zu versehen und mit einem, das gewählte Motto als Aufschrift tragenden, den Namen des Verfassers enthaltenden, verschlossenen Kouvert zu begleiten sind, müssen bis zum

25. März 1887, 12 Uhr Mittags,

bei dem Königlichen Kriegsministerium, Militär-Oekonomiedepartement Berlin W., Wilhelmstrasse No. 81, postfrei eingereicht sein. Später eingehende Arbeiten werden von der Preisbewerbung ausgeschlossen.

Für die Ausführung der Barackentheile in engerer Konkurrenz wird eine Frist von 4 Wochen nach der Aufforderung gewährt.

Berlin, den 8. Januar 1887. (240 J)
Königliches Kriegsministerium.
gez. Bronsart von Schellendorff.

II. Privat-Anzeigen.

Ein **gut empfohlener** junger Mann, über **7 Jahre** bei einer Königlichen Eisenbahndirektion als Büreaugehülfe thätig, sucht bei einer Privatbahn-Verwaltung eine mit Aussicht auf feste Anstellung verbundene Stelle. Derselbe besitzt ausser den Kenntnissen des Eisenbahndienstes fertige kaufmännische und einige Sprachkenntnisse, ist Stenograph und hat Zeichnentalent, würde deshalb auch in den technischen Eisenbahndienst treten können. Ferner stehen demselben noch weitere Kenntnisse und Fertigkeiten, sowie anerkannte und mehrfach bethätigte leichte Auffassungs- und Organisationsgabe empfehlend zur Seite. Gefällige Zuschriften beliebe man unter C. K. 152 an Rudolf Mosse, Hannover, gelangen zu lassen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 9. 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 56.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Februar 1887.

Inhalt:

Das Eisenbahn-Tarifwesen

im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwickelung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England

dargestellt von Franz Ulrich, Regierungsrath.*)

Der Verfasser hat sich der ebenso dankenswerthen als schwierigen Aufgabe unterzogen, eine wissenschaftliche Darstellung des Eisenbahntarifwesens und zugleich eine Schilderung seiner geschichtlichen Entwickelung in den Hauptkulturländern Europas zu geben. Es wird hierdurch eine Lücke in der volkswirthschaftlichen Litteratur ausgefüllt, welche namentlich von allen denjenigen sehr schmerzlich empfunden worden ist, die durch amtlichen Beruf, Studium, Geschäft, ehrenamtliche Thätigkeit genöthigt sind, dem Eisenbahntarifwesen ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und den Mangel an geeigneten Handbüchern durch praktische Beschäftigung nur mühsam und unvollkommen ersetzen können oder selbst dieses Hilfsmittel entbehren müssen. Das Ulrich'sche Buch, das Erzeugniss ebenso unermüdlichen Fleisses und gründlicher volkswirthschaftlicher Studien als gereifter praktischer Erfahrung, beseitigt jenen Mangel endgültig. Es gibt dem Volkswirth und dem Fachmann, dem Theoretiker und dem Praktiker eine Fülle von Belehrung und Anregung. Für den Fachmann insbesondere bietet der zweite, geschichtliche, Theil ein werthvolles in dieser Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit bisher noch nicht gesammeltes Material zur Vergleichung der Tarifverhältnisse des eigenen Landes mit denjenigen der anderen Kulturvölker Europas. Hoffentlich wird es dem Verfasser bei einer späteren Auflage gelingen, die von ihm selbst mit Bedauern hervorgehobene Nichtberücksichtigung der Russischen Tarifverhältnisse gut zu machen.

Der theoretische Theil der Darstellung beruht auf der Auffassung von den Aufgaben der Volkswirthschaft, welche von der Schule der sogenannten Staatssozialisten ins Leben gerufen ist. Nicht die Summe der Privatbetriebe erschöpft die volkswirthschaftliche Thätigkeit und die Aufgaben des Staates sind nicht darauf beschränkt, den Einzelninteressen möglichst ungehinderte Gelegenheit zur Entwickelung und Bethätigung zu verschaffen. Der Staat greift vielmehr selbst schaffend in die Güter-Erzeugung und -Vertheilung ein und unterstützt mit seiner Macht die Bildung von Genossenschaften und Verbänden, welche dieselben gemeinwirthschaftlichen Zwecke verfolgen. Die Volkswirthschaft besteht demgemäss in dem Zusammenwirken von Einzeln- und Gemeinwirthschaft, der letzteren fallen insbesondere alle diejenigen Leistungen zu, zu deren Bewältigung die Kräfte Einzelner nicht ausreichen, oder welche wegen ihrer Bedeutung für die Gesammtheit in gerechter und die Interessen aller gleichmässig berücksichtigender Weise nur von dem Vertreter der Gesammtheit, dem Staat, befriedigend erfüllt werden können. Den Eisenbahnen liegen so wichtige Funktionen in dem volkswirthschaftlichen Organismus ob, ihre thatsächliche Macht bei der Güter-Erzeugung und -Vertheilung ist eine so grosse und einflussreiche, dass die Privatwirthschaft solchen Aufgaben nicht gewachsen ist, dass dieselben vielmehr nur von der Gemeinwirthschaft zu allgemeiner Zufriedenheit zu lösen sind. Der Betrieb der Eisenbahnen durch Private ist daher zu beseitigen und durch den Staatsbetrieb zu ersetzen. Damit die Gemeinschaft aber in ihren Zwecken durch keinerlei Rücksichten auf private Ansprüche beengt wird, ist dieselbe nicht nur in den thatsächlichen Besitz, sondern in das völlige Eigenthum der Eisenbahnen zu setzen.

Mit dieser grundsätzlichen Auffassung des Verfassers wird man sich unschwer befreunden können. Das Eisenbahntarif-

*) Verlag von J. Guttentag (D. Collin), Berlin und Leipzig 1886.

wesen aller Länder lehrt in eindringlicher Weise, dass alle Aufsichtsrechte und Vorbehalte des Staates bei Konzessionsertheilungen nicht im Stande sind, den Grundfehler des privatwirthschaftlichen Betriebes zu beseitigen oder wesentlich zu mildern. Der Grundfehler aber beruht in der pekuniären Ausnutzung des thatsächlichen Beförderungsmonopols zu Gunsten Privater und hat auch bei der einsichtigsten und rücksichtsvollsten Handhabung desselben Willkürlichkeiten, Ungerechtigkeiten, Benachtheiligungen auf der einen, Zuwendungen unberechtigter Vortheile auf der anderen Seite zur Folge — Mängel, welche allein der von Privatinteressen freie, lediglich das allgemeine Wohl ins Auge fassende Staat zu vermeiden vermag. Für Deutschland ist der Widerstreit zwischen Staats- und Privatbetrieb zum Glück abgethan, hier handelt es sich im wesentlichen nur noch darum, die letzten Konsequenzen aus den Verstaatlichungen zu ziehen und den Besitz der einzelnen Bundesstaaten in der Hand des Reiches zu vereinigen. Deutschland ist in der Regelung des Eisenbahnwesens ebenso bahnbrechend vorgegangen, wie es seinerzeit durch Einführung der allgemeinen Wehrpflicht der militärischen Entwickelung der übrigen Staaten Europas vorausgeeilt ist, und wie es neuerdings durch die Unfallversicherung der Arbeiter auf sozialpolitischem Gebiet den Anstoss zu einer erweiterten Erfassung der Aufgaben des Staates gibt. Dass hierbei zum Theil die Noth zur Tugend geführt hat und die Veranlassung gewesen ist, die staatliche Macht zu stärken, kann das Verdienst der That schwerlich schmälern. Interessant ist es jedenfalls aus dem Ulrich'schen Buch zu ersehen, wie wenig bisher selbst Frankreich, mit seiner sprichwörtlich konzentrirten Staatsgewalt, im Stande gewesen ist, den Schäden der Eisenbahn-Privatwirthschaft wirksam entgegen zu treten. Die Vereinigung des Eisenbahnbesitzes in der Hand weniger mächtiger und einflussreicher Gesellschaften, früher ein Gegenstand des Neides seitens derjenigen Länder, welche wie Deutschland unter dem Uebermass der Zersplitterung der Eisenbahnbetriebe schwer litten, hat sich als das Haupthinderniss für die gedeihliche volkswirthschaftliche Entwickelung des Eisenbahnwesens in Frankreich ergeben.

Ulrich setzt in eingehender und vortrefflicher Darstellung die nothwendigen Nachtheile der Privatwirthschaft der Eisenbahnen auf dem Gebiet des Tarifwesens auseinander und stellt die ebenso in der Sache selbst begründeten Vortheile der Gemeinwirthschaft, des Staatsbetriebes, gegenüber. Die Privatwirthschaft führt zu der Werthklassifikation und der differentiellen Behandlung der Beförderungsgegenstände in dem ausgedehntesten Umfang, weil die Rücksicht auf Erzielung möglichst hohen Reingewinnes eine mehr oder weniger rein kaufmännische Handhabung des Tarifwesens gebietet. Die Beförderungspreise richten sich danach, was das Gut an Fracht tragen kann, um beförderungsfähig zu bleiben, hochwerthige Güter zahlen dem entsprechend hohe, geringwerthige niedrige Frachtpreise, kurze Beförderungsstrecken sind verhältnissmässig theuer, weite Strecken billig eingeschätzt. Diese innerhalb gewisser Grenzen durchaus nicht verwerflichen Grundsätze schaden schliesslich durch die Willkür, Ungleichmässigkeit und Schrankenlosigkeit ihrer Anwendung nicht minder als durch die Planlosigkeit, mit welcher sie gleichzeitig von einer Reihe selbständigen Verwaltungen gehandhabt werden. Der Staat dagegen sieht in erster Linie auf den volkswirthschaftlichen Nutzen seiner Tarifmassnahmen, bringt Gerechtigkeit, Gleichmässigkeit, Ordnung und Stetigkeit in das Tarifwesen und wird bestrebt sein die Beförderungspreise nach den Gesichtspunkten des Gebührenprinzips zu regeln, d. h. Durchschnittssätze festzusetzen, welche sich darauf beschränken, die Kosten der aufgewendeten Leistungen, einschliesslich der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu decken. Der tarifarische Ausdruck für die gemeinwirthschaftliche Verwaltung der Eisenbahnen ist der Wagenraumtarif, welcher finanziell ungünstig wirkt und deshalb für die Privatwirthschaft nicht anwendbar ist, für die Gemeinwirthschaft auch so lange nicht, als nicht das Anlagekapital getilgt ist, oder der Verkehr nicht eine solche Dichtigkeit und ein solches Ueberwiegen der geringwerthigen Massengüter erlangt hat, dass die Aufnahme sämmtlicher Güter in eine niedrige Wagen-Tarifklasse finanziell unbedenklich ist. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch die Gemeinwirthschaft eine verständige, einheitliche, einfache und von Auswüchsen befreite Werthklassifikation anwenden können und müssen, ohne sich mit den Anforderungen der Volkswirthschaft in Widerspruch zu setzen. Ebensowenig kann die Gemeinwirthschaft Differentialtarife entbehren, da sie in dem Wesen des Eisenbahnbetriebes begründet und für die Volkswirthschaft unter der Voraussetzung unentbehrlich sind, dass sie gleichmässig wirken (Staffeltarife) oder dass das Bedürfniss ihrer Einführung und ihr überwiegender Vortheil im einzelnen Fall unzweifelhaft festgestellt ist (Ausnahmetarife).

Das Schlussergebniss, zu welchem der Verfasser gelangt, konnte die Vermuthung erwecken, als ob zwischen dem Tarifwesen des Staats- und Privatbetriebes ein grundsätzlicher Gegensatz gar nicht vorhanden und das letztere wohl im Stande wäre, die Bedürfnisse der Gesammtheit nicht weniger gut zu befriedigen als die Gemeinwirthschaft. In der That wird in einer Beurtheilung des Ulrich'schen Werkes, welche die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" vom August vorigen Jahres enthält, diese Folgerung gezogen. Der Verfasser der Kritik meint, dass der Gegensatz nach den Ausführungen Ulrichs in den Worten und nicht in der Sache liege, und hebt überdies von dem Standpunkt der Oesterreichischen Verhältnisse aus die Unmöglichkeit hervor die Tarife so zu bemessen, dass dieselben die Zinsen und die Tilgung des Anlagekapitals decken. Letzteres mag sein, wenn auch unklar bleibt, wie diejenigen Oesterreichischen Eisenbahnen, deren unbeweglicher Besitz nach Ablauf der Konzessionsdauer unentgeltlich an den Staat fällt, das zur Herstellung der Anlagen verausgabte Kapital tilgen. Wenn eine solche Tilgung und theilweise selbst eine Verzinsung durch die Beförderungspreise nicht stattfinden kann, so bestätigt dies weniger die Unrichtigkeit der Ulrich'schen Ausführungen, als die Schwierigkeiten, auf welche die Durchführung der Verstaatlichung in Oesterreich gestossen ist. Bei dem Vorwurf des Spiels mit Worten beachtet die Kritik aber doch wohl nicht genügend diejenigen Auseinandersetzungen des Werkes, welche den Gegensatz der Gemeinwirthschaft nicht sowohl in der Höhe der Frachtsätze, als in ihrer Zuverlässigkeit, Uebersichtlichkeit, vor allem aber in ihrer Gerechtigkeit und Zugänglichkeit für jedermann sehen — Vorzüge, welche nur mit der gemeinwirthschaftlichen Verwaltung verknüpft sind, während der Privatbetrieb seiner Natur nach die geschäftlichen Rücksichten, die kaufmännische Berechnung und damit den unaufhörlichen Wechsel, die Ungleichmässigkeit und Willkür in den Vordergrund stellen muss. Das ist doch wirklicher Gegensatz genug, auch wenn dieser nicht durch die höchste Blüthe des Privatbetriebes, die geheime Refaktie, verschärft wird. Dass übrigens der Staatsbetrieb bezüglich der Höhe der Frachtpreise weitgehenden Anforderungen zu genügen vermag, zeigen wenigstens die Deutschen Verhältnisse ziemlich deutlich. Nach der Vereins- bezw. der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts haben die Einnahmen für das Tonnenkilometer Gut betragen:

	1878	1884/85
bei den Preussischen Staatsbahnen .	4,73 ₰	3,75 ₰
„ „ ausserpreussischen Bahnen .	5,6 „	4,70 „
„ „ Deutschen Privatbahnen . .	4,63 „	4,61 „

Der starke Rückgang der Einnahmen bei den Preussischen Staatsbahnen (21 pCt.) ist ja zum Theil durch den Hinzutritt grosser Privatbahnkomplexe mit starkem Massenverkehr geringwerthiger Güter, zum überwiegenden Theil indess durch die Ermässigungen zu erklären, welche durch die Zusammenlegung der Tarife für das grosse Staatsbahnnetz, ihre gleichmässige Ausgestaltung und Verbilligung herbeigeführt sind. Es ist dies in Anbetracht des kurzen Zeitraums, welcher nach der wesentlichen Durchführung der Verstaatlichung

Preussen verflossen ist, jedenfalls ein Ergebniss, mit welchem die Volkswirthschaft um so mehr zufrieden sein kann. als gleichwohl erhebliche Ueberschüsse erzielt worden sind und eine beträchtliche Ausdehnung des Bahnnetzes durch den Bau von Nebenbahnen stattgefunden hat und noch in Aussicht steht.

Mit grösserer Berechtigung könnte man die Ulrich'sche Darstellung des Gegensatzes zwischen privat- und gemeinwirthschaftlichem Betrieb insofern von einer gewissen Einseitigkeit nicht freisprechen, als nicht scharf genug hervorgehoben ist, dass die Privatwirthschaft nach der Entwickelung des Eisenbahnwesens in fast allen Ländern eine unerlässliche und nothwendige Vorstufe gewesen ist, um überhaupt zu einer gemeinwirthschaftlichen Gestaltung zu gelangen. Wenn auch die Staatsgewalt in einem sehr frühen Stadium des Eisenbahnbaues die Einsicht gewonnen hat, dass es sich hierbei um Schöpfungen handle, welche der besonderen Aufmerksamkeit und Fürsorge der staatsleitenden Behörden bedürften — das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 legt hiervon ein merkwürdiges Zeugniss staatsmännischer Voraussicht ab —, so konnten sich die grösseren Staaten doch lange Zeit nicht entschliessen den Eisenbahnbau selbst in die Hand zu nehmen. Sie überliessen das Risiko dem Privatkapital und entwickelten eine umfangreichere Bauthätigkeit erst, nachdem die Erfahrung gezeigt hatte, dass entweder das Wagniss nicht so gross sei oder dass der Staat den Bau der weniger rentablen Linien zum Besten des allgemeinen Wohles übernehmen müsse. Der Privatbetrieb, nach dessen Grundsätzen auch die zu wenig geschlossenen Staatsbahnlinien geleitet werden mussten, ist unter diesen Umständen fast überall die thatsächliche Vorbedingung für die weitere Entwickelung und die Vorschule für das Eindringen in die höheren wirthschaftlichen Zwecke des Eisenbahnwesens geworden. Gerade die Deutschen Verhältnisse legen durch die zahlreichen Schöpfungen auch auf dem Gebiete des Tarifwesens hierfür ein um so klassischeres Zeugniss ab, als die Zerrissenheit des Eisenbahnbesitzes und die Vielköpfigkeit der Verwaltung jeder Gemeinsamkeit des Vorgehens besondere Hindernisse in den Weg legten.

Unter den Einzelausführungen des Verfassers ist seine Auffassung über die Bedeutung der Selbstkosten für die Berechnung der Tarife hervorzuheben. Er misst den Versuchen einer *genauen* Berechnung der Selbstkosten mit Recht nur einen relativen Werth für die Festsetzung der Tarife bei, ein Mal wegen der Schwierigkeit einer wirklich zuverlässigen Rechnungsaufstellung, sodann wegen der ausserordentlichen Verschiedenheit ihrer Ergebnisse für die verschiedenen Linien und ihrer Unbeständigkeit gegenüber dem wechselnden Verkehr, und endlich und ganz besonders weil etwa ¾ der Kosten (die Beträge für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals um etwa die Hälfte der Betriebskosten) unveränderlich und von der Grösse des Verkehrs unabhängig sind. — Ebenso ist den Ansichten des Verfassers über die Reformbedürftigkeit der Personenbeförderung rückhaltlos beizupflichten, wenn man auch über die vorgeschlagenen Mittel und Wege zur Steigerung des Personenverkehrs und der Rentabilität desselben im einzelnen abweichender Meinung sein kann.

Die Darstellung zeichnet sich durch flüssige und gewandte Schreibweise aus, die Anordnung des Stoffes ist klar und übersichtlich, die Einfügung der erläuternden Zwischenbemerkungen in den Text sehr zweckmässig. Die Ausführungen sind in so massvoller Form vorgetragen, dass auch derjenige, welcher mit der grundsätzlichen Auffassung des Verfassers nicht einverstanden ist, das Buch mit Interesse lesen und aus demselben die mannigfachsten Anregungen erhalten wird. Alles in allem ein vortreffliches Werk, bei dessen hoffentlich bald erforderlicher Neuauflage vielleicht noch ein Wunsch berücksichtigt werden könnte — dass der Verfasser der Statistik, dieser unentbehrlichen Stütze des Eisenbahn-Tarifwesens, einen etwas grösseren Platz einräume. T.

Aus dem Deutschen Reich.

Deutscher Eisenbahnverkehrs-Verband.

Die Verwaltungen der Deutschen Staats- und Privatbahnen haben unter dem Namen „Deutscher Eisenbahnverkehrs-Verband" eine Vereinigung gegründet, welche die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Uebereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren, bezweckt.

Dieser Vereinigung sind für ihre auf Deutschem Gebiet liegenden Bahnstrecken auch die Verwaltungen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft beigetreten.

Die Dienstanweisungen, welche der Deutsche Eisenbahnverkehrs-Verband erlässt, und welche durch die vorgesetzten Direktionen den Dienststellen zugehen, haben verbindliche Kraft sowohl für den inneren Verkehr jeder Verwaltung, als auch für den Verkehr der Verbandsmitglieder unter sich, sofern nicht ausdrücklich die Gültigkeit derselben auf bestimmte Verkehre beschränkt oder bekanntgegeben wird, dass im Lokalverkehr oder in einzelnen Verbandsverkehren abweichende Bestimmungen bestehen oder eingeführt werden.

Freikartenverband-Kartell.

Zwischen dem Deutschen Freikartenverbande und dem Niederländisch-Belgisch-Luxemburgischen Freikartenverbande, welcher von den dem Vereine Deutscher Eisenbahnen angehörigen Bahnverwaltungen in den Niederlanden, Belgien und Luxemburg gebildet worden ist, ist ein Kartell geschlossen, nach welchem „Deutsche Freikarten" auch an Mitglieder und Oberbeamte der letztbezeichneten Verwaltungen verabfolgt werden können. Diese Karten sind in Grösse, Form und Einrichtung wie die für die Mitglieder und Oberbeamten der Deutschen Eisenbahnverwaltungen bestimmten hergestellt, auch mit gleichem Trockenstempel versehen, jedoch auf der Vorderseite nicht auf weissem, sondern auf hellblauem Grunde ausgeführt, letzteres deshalb, weil diese mit ausserdeutschen Verwaltungen ausgetauschten Karten zur Besichtigung der Bahnanlagen nicht berechtigen und deshalb besonders kenntlich zu machen waren.

Beitritt von Privat-Eisenbahnverwaltungen zu den Fundbüreaus.

Die Verwaltungen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, der Warstein-Lippstadter, der Hoya-Eystruper, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Georgs-Marienhüttenbahn sind dem Fundbüreau zu Hannover, die Verwaltungen der Halberstadt - Blankenburger, Stendal - Tangermünder und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn dem Fundbüreau zu Magdeburg, die Verwaltung der Breslau-Warschauer Eisenbahn dem Fundbüreau zu Breslau und die Verwaltung der Cronberger Eisenbahn dem Fundbüreau zu Frankfurt a/M. beigetreten.

Das Pferde-Ausfuhrverbot.

Ueber das Verbot, betreffend die Ausfuhr von Pferden, ist folgende Verordnung veröffentlicht:

„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen u. s. w., verordnen im Namen des Reichs nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths, was folgt:

§ 1. Die Ausfuhr von Pferden ist über sämmtliche Grenzen gegen das Ausland bis auf weiteres verboten.

§ 2. Der Reichskanzler ist ermächtigt, Ausnahmen von diesem Verbote zu gestatten und etwa erforderliche Kontrolmassregeln zu treffen.

§ 3. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben, Berlin, den 25. Januar 1887.

(L. S.) gez. Wilhelm.

ggez. v. Bismarck."

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Den Regierungs- und Bauräthen *Kahle* in Thorn ist die Stelle des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts daselbst und *Kottenhoff* in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) daselbst verliehen worden.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister *Coulmann* in Konitz unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst, *Sprengell* in Essen unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Elberfeld) daselbst und *Albert* in

Magdeburg unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mappes, bisher in Ostrowo, ist nach Neisse versetzt; demselben ist die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst verliehen.

Der Regierungs- und Baurath Rintelen, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Glogau, ist gestorben.

Betriebsergebnisse im Dezember 1886.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember v. J. ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 705,88 km, nachstehende Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Dezember v. J. auf 1 km Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 28 038,80 km höher und bei 29 Bahnen mit zusammen 4 667,08 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember v. J. auf 1 km Betriebslänge bei 41 Bahnen mit zusammen 26 696,05 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 6 009,83 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Dezember v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 *M.* (30 405 000 *M.* Stammaktien, 18 204 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Dezember v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 593 071 829 *M.* (309 016 550 *M.* Stammaktien, 84 496 150 *M.* Prioritätsstammaktien und 199 559 129 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 834,46 km, so dass auf je 1 km 154 669 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Dezember v. J. die Strecken Krebsöge-Dahlerau 3,90 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), Gr.-Totschen-Trebnitz 4,04 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau) und Ahrweiler-Altenahr 11,45 km (Königliche Eisenbahndirektion Köln linksrheinische), am 5. Dezember v. J. die Strecke Plau-Wend.-Priborn 13,72 km (Güstrow-Plauer Eisenbahn), am 12. Dezember v. J. die Worms-Offsteiner Eisenbahn 11,20 km, am 15. Dezember v. J. die Strecken Garnsee-Lessen 13,46 km (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg), Merseburg-Mücheln 16,10 km (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) und Wilischthal-Ehrenfriedersdorf 13,91 km mit der Abzweigung von Oberherold nach Thum 1,90 km (Sächsische Staatseisenbahnen).

Verstaatlichung der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Von der Direktion der genannten Bahn erhalten wir heute, am 1. Februar, folgendes Telegramm: Verstaatlichung angenommen.

Die hiesigen Zeitungen („Nordd. Allg. Ztg." etc.) vom 1. Februar enthalten folgende ausführlichere telegraphische Mittheilung:

Aachen, Montag, 31. Januar. In der heutigen ausserordentlichen Generalversammlung der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft waren 2 749 200 *M.* Stammaktien und 1 464 000 Mark Prioritätsaktien vertreten. Der Antrag der Verwaltung, die Bahn der Regierung zu den ursprünglichen Bedingungen zu offeriren, wurde mit dem Unterantrage Derchmann (die Stammaktien sollen, auf die Baarzahlung verzichtend, diese mit 44 *M.* pro Aktie den Stamm-Prioritätsaktien überweisen) abgelehnt, ebenso ein neuer Unterantrag von Berliner und Kölner Grossaktionären, wonach die Inhaber von Stammaktien auf 1 pCt. der baaren Abfindung zu Gunsten der Inhaber von Prioritätsaktien verzichten sollten. Schliesslich wurde ein Unterantrag von Seligmann (Köln) mit 17 Stimmen Majorität angenommen, der Regierung die Bahn anzubieten, wobei die Inhaber von Stammaktien auf 1½ pCt. der baaren Abfindung zu Gunsten der Inhaber der Prioritätsaktien verzichten. Erstere würden hiernach 3 resp. 6 *M.*, letztere 36 *M.* für das Stück erhalten.

Italienisch-Deutscher Eisenbahnverkehr.

Nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg." hat die Direktion der Italienischen Mittelmeerbahnen bekannt gemacht, dass zufolge einem mit den betheiligten ausländischen Eisenbahnverwaltungen getroffenen Abkommen die Versendung von Lebensmitteln in ganzen Waggonladungen mit beschleunigter Fahrgeschwindigkeit sowohl im direkten Italienisch-Deutschen, wie im direkten Italienisch-Belgisch-Holländisch-Englischen Verkehr fortan nach folgenden näheren Bestimmungen stattfindet. An Tarifen kommen auf diese Sendungen zur Anwendung: a) für die Italienische Fahrstrecke die Frachtsätze des (Italienischen) Spezialtarifs No. 55 A für Frachtsendungen mit beschleunigter Fahrgeschwindigkeit; b) für die ausländische Fahrstrecke, bis zur Publizirung des neuen Tarifs, die von den Transitstationen Chiasso, Pino, Peri und Pontebba gemäss den ihnen ertheilten Instruktionen bekannt zu gebenden Frachtsätze. Die Instradirung der nach Deutschland bestimmten Sendungen erfolgt über den Gotthard oder über den Brenner, je nach der auf dem Frachtbrief auszudrückenden Bestimmung des Versenders. Es bleibt jedoch, gemäss den Vorschriften im 4. Supplement zum Italienisch-Deutschen Tarif pag. 316, die Bestimmung in Kraft, dass für den Transit über Pontebba nur Sendungen zwischen denjenigen Italienischen und Deutschen Stationen zugelassen werden können, für welche Pontebba auch seither Transitstation war, während alle über den Gotthard instradirten Sendungen ausschliesslich über Chiasso oder Pino transitiren können. Was die über Aachen nach Belgien, Holland und England transitirenden Sendungen betrifft, so können dieselben ausschliesslich über den Gotthard instradirt werden, sofern sie von Italienischen Stationen des I. Kompartiments einschliesslich Pisa und Livorno aufgegeben werden; erfolgt dagegen die Aufgabe in Rom oder in südlich von Rom gelegenen Italienischen Stationen, so können auch solche Sendungen je nach der in dem Frachtbrief auszudrückenden Bestimmung des Versenders sowohl über den Gotthard wie über den Brenner instradirt werden.

Getreidezufuhr in Danzig.

Die Getreidezufuhr nach Danzig auf der Eisenbahn ist in letzter Zeit, nachdem die Stromschifffahrt geschlossen, erheblich gestiegen. Wie die „Danz. Ztg." berichtet, treffen theils aus dem Inlande, theils aus Polen durchschnittlich täglich ca 80 Waggons Getreide daselbst ein, welche zur Entladung auf die Speicherbahn übergeführt werden. Die Zufuhr aus dem südwestlichen Russland beschränkt sich zur Zeit fast nur auf Kleie und Stabholz, welche Artikel in nicht unbedeutenden Mengen zugeführt werden.

Ausnahmetarife für Deutsches Petroleum.

Ermässigte Ausnahme-Frachtsätze sind nach Angabe der „Voss. Ztg." neuerdings für Petroleum, Petroleumäther und Naphta ab Peine nach Rheinisch-Westfälischen Stationen in Kraft getreten.

Verkehr auf der Gjedser-Warnemünder Route.

Auf der Gjedser-Warnemünder Route sind im ersten halben Jahre ihres Betriebes nach Angabe der „Voss. Ztg." von Dänemark nach Berlin ausgeführt: 3 000 Schweine, 400 Stück Hornvieh, 50 Schafe, 4 Pferde, 300 000 Pfund frische Fische, 100 000 Pfund Fleisch und 15 000 t Thran, ausser vielen anderen Gegenständen, während die Einfuhr für das ganze Land, sowie für Schweden und Norwegen nur an Frachtgütern etwa 4 000 Stück betrug, ausser den bedeutenden Frachtpostsendungen. An Personen wurden 8 000 Reisende befördert.

Werrabahn.

Wie die „Voss. Ztg." berichtet, wird die Werrabahn den Bau der Eisenbahn Immelborn-Bad Liebenstein übernehmen, wenn zu den Gesammtkosten von 684 200 *M.* der Staat 175 000 *M.* zuschiesst, die Gemeinden die Grundstücke kostenlos hergeben und noch 25 000 *M.* aufbringen können. Liebenstein soll Haltestelle werden, während die Orte Steinbach, Schweina, Glücksbrunn auf der Höhe der Chaussee Schweina-Liebenstein einen gemeinschaftlichen Bahnhof erhalten.

Nach dem „Leipz. Tagebl." wird die Bayerische Generaldirektion den Verkehr der Werrabahn in dem demnächst herzustellenden Bahnhofe Lichtenberg übernehmen.

Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn.

Dem Vernehmen nach wird diese Bahn auch für das Jahr 1886 wie in den letzten Jahren eine Dividende von 21 pCt. vertheilen.

Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft.

Die Dividende ist auf 9½ pCt. wie im Vorjahre festgesetzt.

Aufsichtsrath der Gotthardbahn.

Der Bundesrath hat an Stelle des zurückgetretenen Direktors Knapp in Stuttgart den Württembergischen Oberbaurath von Schlierholz in Stuttgart zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn gewählt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die von der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Betrieb genommenen (42,519 km langen) Linien Hullein-Kremsier-Zborowitz und Hullein-Bistritz der Kremsierer Eisenbahngesellschaft sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 424 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anträge auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 458 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 461 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Radstände (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 467 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr in und durch die Niederlande von aus Oesterreich-Ungarn herrührenden Lumpen etc. (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 477 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 479 vom 29. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Massnahmen gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 31. v. Mts.).

Das vorerwähnte Rundschreiben No. 458 hat folgenden Wortlaut:

Betreffend: kombinirbare Rundreisebillete. Berlin, den 25. Januar 1887.

Wir werden frühestens in etwa 4 Wochen in der Lage sein, die Neuausgabe der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten“ nebst neuen Ausführungsvorschriften den am Vereins-Rundreiseverkehre betheiligten Verwaltungen übersenden zu können und sehen uns mit Rücksicht hierauf veranlasst, die von der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs beschlossenen Aenderungen der „Ausführungsvorschriften“ auf schriftlichem Wege zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, weil wenigstens einige dieser Aenderungen auf die im Kreise der betheiligten Verwaltungen zum Theil schon in Angriff genommenen Vorbereitungen für den Sommerverkehr dieses Jahres von Einfluss sein dürften.

Wir lassen diese Aenderungen hierunter folgen:

Ziffer 5.

1. Am Schlusse des 1. Absatzes sind den in Klammer befindlichen Worten: „mit Dinte“ noch die Worte „in lateinischen Buchstaben“ mit Rücksicht darauf hinzugefügt worden, dass in einigen der in den Rundreiseverkehr einbezogenen Staatsgebieten die Deutschen Schriftzeichen nicht hinreichend bekannt sind. Demgemäss hat auch die Ziffer 7 (Abs. 4) eine Vervollständigung dahin gehend erfahren, dass hinter den Worten: „gültig bis . . . . . . Mitternacht“ zugesetzt worden ist: „(der Name des Monats mit lateinischen Buchstaben).“

Ziffer 6.

2. Der jetzige Absatz 4 ist in zwei Absätze zerlegt worden, deren letzter (künftig fünfter) Absatz mit den Worten: „Die Eisenbahnverwaltungen sind“ beginnt. Als sechster Absatz hat die folgende Bestimmung Aufnahme gefunden:

> „Rundreisebillete, für welche diese Bestellgebühr hinterlegt wurde, werden bei der betreffenden Ausgabestelle bezw. Station bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer bereit gehalten. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer ist die etwa hinterlegte Bestellgebühr als verfallen zu betrachten.“

Dieser Beschluss verdankt der Erwägung seine Entstehung, dass die Besteller die hinterlegte Gebühr als eine Abschlagszahlung auf den Billetpreis und sich selbst als Eigenthümer des bestellten Billets anzusehen berechtigt erscheinen, eine Voraussetzung, die natürlich durch die Geltungsdauer des bestellten Billets eine zeitliche Begrenzung findet (vergl. a. Ziffer 7 dieses Schreibens).

Ziffer 7.

3. Der in Absatz 4 gebrauchte Ausdruck „verstempelt“ hat eine Richtigstellung in „unbrauchbar“ erfahren (vergl. Ziffer 7 dieses Schreibens.) Einer ferneren, die Ziffer 7 der „Ausführungs-Vorschriften“ betreffenden Aenderung ist bereits bei Ziffer 1 dieses Schreibens gedacht worden.

Ziffer 10.

4. Es ist für nothwendig erachtet, im Eingange des Absatzes 2 die Worte: „einer Koupon-Strecke“ durch „der Strecke des ersten Koupons“ zu ersetzen, um in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise festzustellen, dass die von einzelnen Reisenden auf Grund der derzeitigen Bestimmung in Anspruch genommene Berechtigung, die Reise auf der Strecke eines beliebigen, in dem Billete enthaltenen Koupons antreten zu dürfen, nicht besteht, bezw. nicht hat gewährt werden sollen, sondern dass jene Freiheit nur für die Strecke des ersten in dem Billete enthaltenen Koupons und nur zu dem Zwecke zugestanden worden ist, um dem Reisenden zu ermöglichen, eine Kouponstrecke, inmitten deren sein Wohnort gelegen ist, zu befahren, ohne dass er genöthigt sein soll, für den auf der ganzen Strecke in Wirklichkeit nur einmal zurückzulegenden Weg zwei Mal bezahlen zu müssen.

Ziffer 11.

5. Es sind Zweifel darüber entstanden, wie mit Reisenden zu verfahren ist, die mit einem Billete betroffen werden, mit welchem sie die Reise nicht begonnen haben.

Die Kommission erachtete die Festsetzung, wonach die aufsichtführenden Beamten der Eisenbahnverwaltungen in zweifelhaften Fällen berechtigt sind, behufs Feststellung der Persönlichkeit des Reisenden von dem letzteren die Wiederholung seiner auf der Aussenseite des Umschlages gegebenen Namensunterschrift zu fordern, nicht für genügend, und beschloss, in Absatz 1 nach dem Schlusse des ersten Satzes noch das Folgende aufzunehmen:

> „Ergibt sich, dass der Reisende nicht der rechtmässige Eigenthümer ist, so wird ihm das Billet abgenommen und er als solcher behandelt, der ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird.“

Die Kommission beschloss ferner, dass die gleiche Vorschrift auch in den Billetumschlag aufzunehmen sei mit der Massgabe, dass der zur Zeit vorhandene Bestand an Umschlägen zunächst aufgebraucht werden könne.

Ziffer 12.

6. Die am Fusse der Seite 17 der Ausführungsvorschriften enthaltene und auch in dem Billetumschlage abgedruckte Bemerkung in Betreff der Zulässigkeit der Benutzung der sogenannten Orient-Expresszüge hat folgende verbesserte Fassung erhalten:

> „Zu den sogenannten Orient-Expresszügen haben die kombinirten Rundreisebillete nur insoweit Platz vorhanden ist und gegen einen Zuschlag Gültigkeit; auf den Strecken der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft dürfen die Orient-Expresszüge überhaupt nicht auf kombinirbare Rundreisebillete benutzt werden.“

Ziffer 16.

7. Von der Kommission wurde als erwünscht erachtet, für die Einsendung der (infolge Aenderung der Fahrpreise, Routen, Seriennummern, infolge Nichtabnahme bestellter Billete u. s. w.) ungültig gewordener Koupons die gleichen Formen vorzuschreiben, wie für die Rücksendung unrichtig ausgefertigter oder verstempelter Koupons, Umschläge u. s. w., sie beschloss daher, in Abs. 1 die Worte: „unrichtig ausgefertigten bezw. verstempelten“ durch „unbrauchbar oder ungültig gewordenen“ und in Abs. 2 die Worte: „etwaiger verstempelten“ durch: „unbrauchbarer oder ungültiger“ zu ersetzen (vergl. a Ziffer 3 dieses Schreibens).

Muster zu Billetumschlägen.

8. Von den mit Berücksichtigung der Mittheilungen unter den Ziffern 5 und 6 dieses Schreibens hergestellten neuen Mustern zu Billetumschlägen erlauben wir uns ein Exemplar (für Verwaltungen grösserer Bahnbezirke 2 bezw. 3 Exemplare) zur gefälligen Kenntnissnahme und zur Benutzung bei Anfertigung neuer Billetumschläge anzuschliessen.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
(Unterschrift.)

Eisenbahnunfall auf der Berliner Dampfstrassenbahn.

Am 22. Januar d. J. kam vor der ersten Strafkammer des Landgerichts II in Berlin folgender Eisenbahnunfall zur Verhandlung, dessen Ausgang für Freunde der Dampfstrassenbahnen nicht ohne Interesse sein dürfte.

Am 31. Juli v. J. abends gegen 11 Uhr passirte ein mit 20 Personen besetzter Kremser, von der „Alten Fischerhütte“ kommend, den Kurfürstendamm, dessen beide Fahrstrassen mit Gleisen der Berliner Dampfstrassenbahn belegt sind. Als der Kremserkutscher, welcher die Spur des Bahngleises einhielt, auf den hinter ihn herkommenden Dampfwagen aufmerksam gemacht wurde, bog er rechts ab, dadurch dem Dampfwagenführer freie Bahn gebend. Da jetzt jedes Hinderniss auf dem Gleise fehlte, fuhr letzterer mit fahrplanmässiger Geschwindigkeit weiter, bis mit einem Male, als der Dampfwagen dicht hinter dem Kremser war, der Kutscher die Pferde des Kremsers schnell herumriss und im Trabe, senkrecht das befahrene Gleise überschreitend, die Parallelstrasse des Kurfürstendammes zu

erreichen suchte. Der Kremser wurde infolge dessen vom Dampfwagen am Hinterrade erfasst, umgeworfen und 8 Personen, von denen 2 am nächsten Tage verstarben, wurden durch den Dampfwagen schwer verletzt.

Am 22. v. Mts. standen der Kremserkutscher Paatz und mit ihm der Dampfwagenführer Fietz wegen fahrlässiger Tödtung und wegen fahrlässiger Körperverletzung unter Anklage.

Zum Termin waren amtlich 20 Zeugen und 8 Sachverständige, unter diesen der Erfinder des Dampfwagens, Herr Rowan, geladen. Der Angeklagte Paatz bestritt, Warnungssignale mit der Glocke gehört oder vom Vorhandensein des Dampfwagens hinter ihm gewusst zu haben; er sei lediglich quer über die Gleise gefahren, um auf die andere Seite des Fahrdammes zu kommen.

Der Mitangeklagte Fietz behauptet, des regnerischen Wetters und der ausserordentlichen Finsterniss wegen vorsichtig gefahren zu sein und in kurzen Intervallen geläutet zu haben. Erst als die kurz herumgerissenen Pferde dicht am Gleise waren, habe er die Absicht des Kutschers verstehen können, sofort die Steuerung nach rückwärts geworfen, Kontredampf gegeben und die Fussbremse fest angezogen. Im selbigen Augenblicke sei das Wasserstandsglas geplatzt und der Zusammenstoss erfolgt.

Die grosse Anzahl der Kremser-Insassen hat geschlafen, einige wollen noch, ehe der Kremser von der Schienenspur abbog, dem Kutscher „Der Dampfwagen kommt" zugerufen haben und als der Kutscher die Pferde fast rechtwinklig herumriss, sei abermals der ängstliche Schrei „Der Dampfwagen" ausgestossen worden — leider zu spät.

Die Sachverständigen gaben, mit Ausnahme eines Fuhrherrn, ihr Gutachten zu Gunsten des Führers der Dampfstrassenbahn ab, sodass sich der Staatsanwalt selbst veranlasst sah, die Anklage gegen Fietz zurückzunehmen und für den Kutscher Paatz, als den allein schuldigen Theil, 6 Monate Gefängniss zu beantragen. Der Gerichtshof erkannte für Fietz auf Freisprechung, für Paatz auf 2 Monate Gefängniss.

Im Interesse der guten Sache kann man der Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmung Davy, Donath & Co. in Berlin, welche den Betrieb der Dampfstrassenbahnen in Berlin eingeführt hat, Glück wünschen zum Ausgange dieses Prozesses; denn wäre dem Dampfwagenführer Fietz auch nur ein kleinster Theil der Schuld am Unglück nachweisbar gewesen, so wäre den zahlreichen Gegnern der Dampfstrassenbahnen dadurch wieder ein Mittel an die Hand gegeben, dem jungen, unter dem Wohlwollen der Behörden frisch aufblühenden Dampfwagenbetriebe die Lebensadern zu unterbinden.

Aus Sachsen.

Fahrplankonferenz.

Am 19. und 20. Januar hat in Dresden die internationale Konferenz zur Feststellung des Sommerfahrplans 1887 getagt. Zu derselben waren ca. 70 Vertreter von Eisenbahnverwaltungen Mitteleuropas sowie Abgesandte des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, des Oesterreichischen und des Ungarischen Handelsministeriums, und des Reichseisenbahn-Amtes in Berlin erschienen. Den Vorsitz führte Herr Oberfinanzrath Edler von der Planitz von der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen. Der Antrag der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, auch die Bezeichnung der Fakultativaufenthalte der zur Personenbeförderung dienenden Züge in den Fahrplanplakaten und in den Kursbüchern einheitlich durchzuführen (das bedarfsweise Halten soll durch ein liegendes Kreuz × bezeichnet werden, welchem, falls der Zug nur zum Aussteigen anhält ein (a) und falls er nur zum Einsteigen anhält ein (e) beigesetzt wird), fand nahezu einstimmige Annahme. Als Versammlungsort für die nächste Fahrplankonferenz (zur Feststellung des Winterfahrplans 1887/88) wurde Luzern gewählt und als Zeitpunkt der 22. Juni d. J. festgesetzt. Hiernächst begannen, wie üblich, die Gruppenverhandlungen über die einzelnen Durchgangsverbindungen.

Am 19. Januar Nachmittags $^1/_2 4$ Uhr vereinigten sich die Theilnehmer der Konferenz in dem Versammlungslokale (Bach's Säle Dresden-Neust.), zu einem solennen Festmahl, bei welchem zahlreiche theils ernste, theils heitere Reden gehalten wurden. Den ersten Toast auf den König von Sachsen, den Schutzherrn der reichen Kunstschätze Dresdens, brachte der Herr Vertreter des Oesterreichischen Handelsministeriums aus.

Geithain-Leipzig.

Die günstige Bauzeit des letzten Herbstes hat die Bauarbeiten dieser neuen, die Verbindung Chemnitz-Leipzig abkürzenden Linie (über welche wir bereits in No. 34 d. Ztg. S. 446 Jahrg. 1885 Einiges berichteten) soweit gefördert, dass deren Vollendung schon für Anfang Mai d. J. in Aussicht genommen ist. Die Gebäude waren sämmtlich schon vor Beginn des Winters unter Dach gebracht. Die ursprünglich nur als Sekundärbahn projektirte Linie ist als Vollbahn (mit Wärterhäusern und leistungsfähigem Oberbau) ausgeführt worden. Ob und inwieweit sie den direkten Personenverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig vermitteln soll, steht noch in Frage.

Gera-Prehlitz-Meuselwitz.

Das Projekt dieser Bahn, welches die Interessen der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung als Betriebsleiterin der im Bau begriffenen Konkurrenzlinie Meuselwitz-Ronneburg nicht wenig berührt, stösst neuerdings wieder auf Schwierigkeiten, da dem Vernehmen nach die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung die Einmündung der Bahn in den Preussischen Bahnhof in Gera nicht gestattet hat, wodurch die Gesellschaft in die Lage käme, einen selbständigen Bahnhof in Gera zu errichten. Natürlich würden dadurch die Kosten wesentlich erhöht werden.

Schneeverwehungen.

Von dem Umfang der Ende Dezember v. J. durch die Schneeverwehungen hervorgerufenen Verkehrsstockungen kann man sich einen Begriff machen, wenn man die Zahl der ausgefallenen und verspäteten Züge zusammenstellt. In der Zeit vom 20. bis 31. Dezember sind nämlich auf den Sächsischen Staatsbahnen im ganzen ausgefallen 62 Kourier- und Schnellzüge, 587 Personenzüge, 834 gemischte Züge, das sind zusammen 1 483 dem Personenverkehr dienende Züge. Verspätet haben sich in demselben Zeitraum 246 Kourier- und Schnellzüge, 1 877 Personenzüge und 1 774 gemischte Züge. Der Anschluss an Nachbarbahnen ging infolge dessen verloren: bei Kourier- und Schnellzügen 88 Mal, bei Personenzügen 266 Mal, bei gemischten Zügen 60 Mal, während in 151 Fällen die Züge der Sächsischen Staatsbahnen ohne den Anschluss der Nachbarbahnen abfahren mussten.

Wagenverkehr auf dem Uebergabe-Bahnhof in Leipzig.

Auf diesem Bahnhofe, welcher bekanntlich — einzig in seiner Art — lediglich zur Uebernahme und Uebergabe der in Leipzig ein- und ausgehenden Wagen zwischen den 6 daselbst einmündenden Bahnlinien dient, ist der Verkehr im Jahre 1886 wiederum erheblich gewachsen, indem daselbst in diesem Jahre im ganzen 411 610 Wagen, d. h. 28 163 Wagen mehr als im Jahre 1885 eingingen. An diesem Zuwachs nahmen sämmtliche Linien theil, mit alleiniger Ausnahme der Linie Hof-Leipzig, welche — infolge der durch die Preussische Konkurrenz ungünstiger gewordenen Instradirungsverhältnisse — um 5 643 Wagen zurückgegangen ist. Den bedeutendsten Zuwachs (um 11 265) erfuhr die Thüringische Linie.

Es gingen nämlich ein:

	1886	1885				
auf der Hof-Leipziger Linie	82 769	88 412	also	1886	—	5 643
„ „ Dresden-Leipziger Linie	95 553	87 122	„	1886	+	8 431
„ „ Magdeburg-Halberstadter Linie . .	85 358	84 717	„	1886	+	641
„ „ Thüringischen Linie	60 127	48 862	„	1886	+	11 265
„ „ Berlin-Anhalter „	52 179	44 591	„	1886	+	7 588
„ „ Halle-Sorau-Gubener Linie	35 624	29 743	„	1886	+	5 881

Der tägliche Eingang stellte sich demnach durchschnittlich im Jahr 1886 auf 1 128 Wagen, d. h. 77 Wagen mehr als im Vorjahre. Von dem Wagenausgang, der sich natürlich im ganzen mit dem Eingang deckt, für die einzelnen Linien aber selbstredend vielfach von deren Eingang abweicht, kamen auf Leipzig-Hof 84 541 Wagen, Leipzig-Dresden 94 025, Magdeburg-Halberstadt 90 486, Thüringer 64 691, Berlin-Anhalt 43 538 und Halle-Sorau-Guben 34 327 Wagen.

Aus Frankreich.

Fünfzigjähriges Jubiläum der Französischen Eisenbahnen.

Einer Mittheilung des „Temps" entnehmen wir folgendes:

Bekanntlich hat ein Komitee die Initiative ergriffen, im Jahre 1887 durch eine besondere Ausstellung in Vincennes, durch einen Kongress und durch Festlichkeiten das fünfzigjährige Jubiläum der Französischen Eisenbahnen zu feiern. Das Komitee hat neuerdings nochmals versucht, die Mitwirkung der sechs grossen Gesellschaften hierzu zu gewinnen; dieselben haben aber geglaubt, den ihnen in der verbindlichsten Weise gemachten Vorschlag ablehnen und an ihrem Entschlusse, bei der Verwirklichung des angeregten Gedankens nicht mitzuwirken, festhalten zu müssen. Dieselben sind einig darin, dass derselbe nicht nur der geschichtlichen Wahrheit, sondern auch den Interessen der zur hundertjährigen Feier des Jahres 1789 zu veranstaltenden Ausstellung widerspricht. Zunächst haben sie darauf hingewiesen, dass die ersten Französischen Bahnen bereits vor 1837 dem Betriebe übergeben sind; eine fünfzigjährige Feier im Jahre 1887 würde also im Widerspruche mit den Thatsachen den Gedanken aufkommen lassen, dass Frankreich in dieser Hinsicht durch andere Nationen erheblich über-

flügelt sei. Weiterhin ist betont worden, dass durch die Organisation einer besonderen, das Eisenbahnwesen und die zu demselben gehörigen Industrien betreffenden Ausstellung, welche nur zwei Jahre vor der grossen industriellen Schaustellung des Jahres 1889 stattfände, letzterer ein Theil ihrer Anziehung und ihres Glanzes genommen würde. Die sechs grossen Gesellschaften glauben es daher für ihre Pflicht halten zu müssen, sich ihre Leistungsfähigkeit für die nationale Hundertjahrfeier vorzubehalten. Schliesslich haben die Gesellschaften noch daran erinnert, dass ein ähnlicher Kongress wie der jetzt beabsichtigte seinerzeit durch die in Brüssel im Jahre 1885 zusammengetretene internationale Vereinigung festgesetzt ist, welche seitdem unter Mitwirkung von Abgeordneten der verschiedenen interessirten Regierungen, sowie Französischer und fremder Eisenbahnverwaltungen besteht. Die internationale Vereinigung hat beschlossen, dass der Eisenbahnkongress im Jahre 1887 in Mailand und im Jahre 1889 in Paris tagen soll. Die Gesellschaften können diesen Beschluss mit dem Programm des Komitees nicht in Uebereinstimmung bringen und sehen sich daher veranlasst, wiederholt ihre Betheiligung an der von dem letzteren geplanten fünfzigjährigen Feier abzulehnen.

Pariser Militärbahn.

In No. 5 des „Journal des Transports“ finden wir folgenden Brief, welcher der Aufmerksamkeit des Französischen Kriegsministers empfohlen wird:

„Paris, 21. Januar 1887.

Wie ich aus der Tagespresse ersehe, hat sich der Herr Kriegsminister soeben mit der Frage einer schnellen Eisenbahnbeförderung des Feldartillerieparks beschäftigt. Andererseits bin ich ich durch Ihr interessantes Organ über die erfolgreichen Anstrengungen des Russischen Generals Annenkoff belehrt worden, welcher mit Hilfe von einigen hundert Pionieren und Kosaken den Traum der Transkaspischen Bahn trotz der durch Triebsand verursachten Hindernisse verwirklichen konnte. Bei der Vergleichung dieser beiden Thatsachen bin ich auf einen Gedanken gekommen, welchen ich Ihrer Beurtheilung anheimgebe, und welcher meines Erachtens einem Bedürfnisse entspricht.

Sie wissen ebenso gut wie ich, dass unser Land im guten, sowie im schlechten Sinne leicht erregbar ist. Beispielsweise wird das Publikum, wenn es nicht über die mit Militärbahnen, mit den Anordnungen für eine Mobilisirung, bei dem Ein- und Ausschiffen der Truppen u. dergl. erzielten Erfahrungen unterrichtet wird, im allgemeinen geneigt sein anzunehmen, dass unsere Nachbarn uns im Falle eines kontinentalen Krieges — an welchen ich freilich durchaus nicht glaube — in dieser Hinsicht überlegen sein möchten. Dieser falschen Vorstellung dürfte indessen leicht entgegengewirkt werden können.

Frankreich hat etwa alle zwei Jahre das Bedürfniss eine allgemeine Ausstellung zu veranstalten. Alle zehn Jahre findet diese Ausstellung ausserdem auf dem Marsfelde statt, dem einzigen vierseitigen Platze von genügender Grösse, über welchen Paris behufs würdiger Unterbringung der alsdann erforderlichen kolossalen und kostspieligen Einrichtungen verfügen kann. Natürlich wird das Marsfeld hierdurch seinem gewöhnlichen Zwecke als Exerzierplatz entzogen, und die Truppen sind bis zum Ende der Ausstellung gezwungen, ihre Uebungen anderswo vorzunehmen. Zu diesem Zwecke wird seitens des Kriegsministers ein anderer geeigneter Platz in der Nähe von Paris während der Dauer der Ausstellung gemiethet.

Warum könnte nun, da das Marsfeld bereits zeitweise seiner eigentlichen Bestimmung entzogen wird, letzteres nicht auch dauernd geschehen? Warum könnte man etwa 10 oder 15 km entfernt von Paris nicht einen, allen Anforderungen entsprechenden Exerzierplatz endgültig ankaufen? Warum endlich könnte man letzteren nicht mit der Hauptstadt vermittelst einer Eisenbahn verbinden, welche lediglich durch die Truppen der Garnison zu erbauen und zu betreiben wäre, und zwar abwechselnd, so dass dieselben praktisch und ohne besondere Kosten diesen wichtigen Theil des Kriegshandwerks erlernen würden, welcher — wie eine gewisse Strömung der öffentlichen Meinung mit Recht oder Unrecht annimmt — den Truppen nicht oder nicht genügend bekannt ist? Ich halte diesen Gedanken für sehr ausführbar. Derselbe ist doch bereits seit langer Zeit in Deutschland verwirklicht, wo die Genie- und Spezialtruppen um gewisse befestigte Plätze eine Gürtelbahn hergestellt haben, deren eine, wie mir gesagt ist, über 15 km Länge umfasst (?).

Die Vortheile, welche eine solche kleine Uebungsbahn vom militärischen Standpunkte aus haben würde, sind leicht ersichtlich. Dieselbe würde ohne jegliche Unzuträglichkeit und nach Bedarf Gelegenheit zu Uebungen und Erfahrungen hinsichtlich der Ausführung der Bauarbeiten, des Abbruchs und der Wiederherstellung der Bahn, der Maschinenbewegung, des Signaldienstes, des Angriffs auf Bahnlinien, der Vertheidigung derselben, der Wirkung von Sprengmitteln, des Ein- und Ausschiffens der Truppen, der Beförderung des Kriegsmaterials u. s. w. geben. Diese technischen Uebungen würden nach meiner Ueberzeugung ausserdem einen sehr wohlthätigen moralischen Effekt haben, indem sie in unwiderleglicher Weise zeigen, dass die Armee durchaus nicht unerfahren in solchen praktischen Kenntnissen ist, welche eines Tages zur Vertheidigung des Vaterlandes beitragen können.

Genehmigen Sie u. s. w.

H. Cristin, Ingénieur civil.“

Das Simplonprojekt und die Betheiligung Italiens.

Nach einer Mittheilung aus Mailand haben der Direktor Colomb und das Verwaltungsrathsmitglied Vessaz der Schweizerischen Westbahn kürzlich in Genua und Mailand mit den Vorständen der dortigen Handelskammern und mit dem Mailänder Komitee für die Simplonbahn eingehende Besprechungen gehabt, um die Vorbedingungen für die Betheiligung Italiens bei der Ausführung des Simplonprojekts festzustellen. Nach den darüber in die Oeffentlichkeit dringenden Mittheilungen erkannte in Genua der Präsident der dortigen Handelskammer an, dass letztere dem Projekt günstig gegenüberstehe, weil durch die Simplonbahn die Verbindung Genuas mit der Westschweiz beträchtlich verkürzt würde, so dass sich davon eine wirksame Förderung des Italienischen und besonders des Genuesischen Handels und eine Erweiterung der Konkurrenzfähigkeit Genuas gegenüber Marseille erwarten liess. Wenn aber Italien das Projekt finanziell unterstützen solle, so müsse es eine Gewähr dafür haben, dass jene natürlichen Vortheile für Genua nicht durch die Tarifpolitik der Schweizerischen Westbahn grossentheils wieder aufgehoben werden, wie dies bei der Gotthard- und Mont-Cenisbahn geschehen sei; die von den letztgenannten Bahnen für den Handel Genuas erwarteten Vortheile hätten sich bei weitem nicht in ihrem ganzen Umfange verwirklicht, weil die Tarifpolitik der Schweizerischen Westbahn stets darauf gerichtet gewesen sei, durch niedrige Spezialtarife zu Gunsten Marseilles die Vortheile der geringeren Entfernung Genuas von der Westschweiz wieder auszugleichen. Die Vorbedingung für die thatkräftige finanzielle Unterstützung des Simplonprojektes seitens Italiens sei also die Festsetzung eines für alle Betheiligten durchaus gleichmässigen kilometrischen Tarifs seitens der Schweizerischen Bahnen. Ob auch bei den Verhandlungen in Mailand dieser Vorbehalt geltend gemacht wurde, ist aus den vorliegenden Nachrichten nicht ersichtlich. Im allgemeinen ist in den betheiligten Kreisen in Mailand die Stimmung für das Simplonprojekt und für die finanzielle Mitwirkung Italiens bei der Ausführung desselben sehr günstig; die Mailänder Handelskammer wird sich in Gemeinschaft mit dem dort bereits bestehenden Komitee an die Spitze der Bewegung stellen und alle betheiligten Interessenten zu gemeinsamem Vorgehen zu vereinigen suchen. Wie verlautet, garantirten die Schweizerischen Delegirten den Beginn der Tunnelarbeiten binnen Jahresfrist für den Fall, dass Italien sich zur Herstellung der Zufahrtslinie von Domodossola aus und zur Zahlung einer mässigen Subvention verpflichte.

Aus Russland.

Das Russische Gesetz, betreffend die Besteuerung der Revenuen aus Eisenbahnaktien

ist soeben (am 29. Januar) zur Veröffentlichung gelangt. Nach demselben unterliegen die von der Regierung garantirten Revenuen aus Eisenbahnaktien einer Besteuerung von 5 pCt. und die von der Regierung nicht garantirten Revenuen bezw. Dividenden und Superdividenden von Eisenbahnaktien einer Besteuerung von 3 pCt. Der Besteuerung unterliegen nicht die Revenuen aus den Aktien der Eisenbahnen Warschau-Bromberg, Warschau - Wien, Warschau - Terespol, Dünaburg-Witebsk, Kursk-Kiew, Orel-Witebsk, Tambow-Kozlow, ferner der Lodzer und der Zarskoe-Seloer Eisenbahn, sowie der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft für die Linien Petersburg-Warschau und Moskau-Nishny. Die Revenuen der Aktionäre der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft aus der Exploitation der Nikolaibahn Petersburg-Moskau bleiben einstweilen ebenfalls noch von der erwähnten Besteuerung befreit. Das Gesetz tritt sofort in Kraft; der Beitreibungsmodus ist derselbe wie bei der Kapital-Rentensteuer.

Zur Verstaatlichung Russischer Eisenbahnen.

Die Kommission, welche in Russland eingesetzt war, um den Modus des Uebergangs der Eisenbahnen an die Krone zu berathen, hat, wie die „Birshewyja Wedomosti“ erfährt, ihre Arbeiten beendigt. Die Kommission hat sich bei ihren Arbeiten durchaus nicht von dem Gedanken leiten lassen, ein ganz besonderes Reglement aufzustellen, welches eine systematische Auseinandersetzung von Regeln über den Liquidationsmodus

der Geschäfte von Eisenbahngesellschaften enthält, sondern sie hat vielmehr beschlossen, Insolvenzangelegenheiten von Eisenbahnen dem allgemeinen in den Russischen Gesetzen für kommerzielle Insolvenzsachen existirenden Modus unterzuordnen. Die Kommission hat den Beschluss gefasst, nur die Ergänzungen auszuarbeiten, die durch die besondere Eigenschaft des Eisenbahnunternehmens bedingt sind.

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Vertragsmässige Aenderung der Haftpflicht vor Eintritt des Unfalles.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der aus § 5 des Haftpflichtgesetzes abgeleitete Einwand des Klägers gegen die Verzichtungsurkunde vom 20. April 1884 ist vom Berufungsrichter mit Recht verworfen worden, weil die Urkunde nicht vor dem klägerischen Unfall, sondern erst längere Zeit hernach ausgestellt wurde. Zwar wird (Eger, Haftpflichtg. 3. Aufl. S. 489) die Ansicht vertheidigt, dass alle, die gesetzliche Haftpflicht zum Vortheil des Unternehmers abändernden Verträge ungültig seien, wofern sie nicht erst nach rechtskräftiger Entscheidung über den Anspruch des Verletzten abgeschlossen werden. Diese Ansicht stützt sich vornehmlich auf die in den Motiven zu § 5 des Gesetzes hervorgehobene Tendenz desselben, wonach, wenn das Gesetz seinen Zweck erreichen solle, die vertragsmässige Einschränkung seiner Anwendbarkeit nicht zugelassen werden könne. Allein diesem Zweck wäre augenscheinlich nur dann folgerechterweise genügt, wenn überhaupt alle Verträge zum Vortheile des Unternehmers für unwirksam erklärt und wenn hierbei kein Unterschied gemacht würde, ob der Vertrag vor oder nach einer rechtskräftigen Entscheidung über den Anspruch des Verletzten eingegangen ist. Eine so weitgreifende Auslegung ist jedoch durch die Gesetzesworte selbst unbedingt ausgeschlossen. Indem § 5 den einschränkenden Zusatz „im Voraus“ aufgenommen hat, giebt er deutlich zu verstehen, dass nicht alle Verträge haben getroffen werden sollen, welche vor dem beschädigenden Ereigniss abgeschlossen sind. — Solange nämlich noch kein Unfall eingetreten, also noch Ungewissheit besteht, ob überhaupt einmal und in welcher Weise ein Unfall sich ereignen wird, liegt die Gefahr nahe, dass Arbeiter oder andere Personen, welche in die Lage kommen, von den Wohlthaten des Haftpflichtgesetzes Gebrauch zu machen, zu übereilten, ihnen nachtheiligen Erklärungen sich bestimmen lassen werden. Anders, wenn ein Unfall eingetreten ist, der Verletzte seinen Schaden kennt, den Umfang seiner Ansprüche zu schätzen vermag, auch durch die Noth der Lage darauf hingewiesen wird, dies zu thun. Dass für Fälle der ersteren Art gesetzliche Massregeln zum Schutz der betreffenden Personen eingeführt werden, ist ebenso natürlich und den Verhältnissen entsprechend, als dass das Gesetz für Fälle der letzteren Art eine derartige Anordnung als entbehrlich erachtet hat. Diesem Gesichtspunkte ist denn auch bei Auslegung des Gesetzes Rechnung zu tragen und deshalb anzunehmen, dass durch den gedachten § 5 die Dispositionsfreiheit der Betheiligten nicht weiter habe beschränkt werden sollen als für Fälle der letzterwähnten Art, d. h. für Verträge, die vor dem Unfall abgeschlossen und durch welche zum Vortheil des Unternehmers die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes ausgeschlossen oder abgeändert werden.“ (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 1. Juni 1886; Seuffert, Archiv No. 5 Bd. XII S. 48 f.)

Litteratur.

Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen. Unter Mitwirkung in- und ausländischer Fachgenossen herausgegeben von W. Hostmann, Grossherzoglich Sächsischer Baurath in Hannover, Jos. Fischer-Dick, Oberingenieur in Berlin und Fr. Giesecke, Maschinenmeister in Hamburg. V. Jahrgang, 1886; drittes Heft. Mit 17 Textfiguren und 2 lithographirten Tafeln. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann.

Das vorliegende, im Januar d. J. herausgegebene Heft der bezeichneten Zeitschrift, welche mit Erfolg bestrebt ist, alles Wissenswerthe auf dem Gebiete des Lokal- und Strassenbahnwesens zu sammeln und in trefflicher Ausstattung darzubieten, enthält folgende beachtenswerthe Mittheilungen: Unter der Ueberschrift „Strassen-Eisenbahnbauten in Berlin“ erörtert der bekannte Oberingenieur und Mitherausgeber der Zeitschrift, Herr Fischer-Dick, die bei den Berliner Strassenbahnen zur Anwendung gebrachten Langschwellen-Oberbausysteme, die Haarmann'sche Zwillingsschiene und die Phönixschiene, sowie die Haarmann'sche Schwellenschiene, welche seitens der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn probeweise auf einer 3 km langen Strecke verlegt werden soll. Der Herr Verfasser bezeichnet die Schwellenschiene als das Ideal eines Oberbaues, eine Ansicht, welche bekanntlich von einer grossen Zahl der bedeutendsten Eisenbahningenieure getheilt wird. — Der auf dem Gebiete des Bau- und Eisenbahnrechtes unermüdlich thätige Rechtslehrer an der Königlich technischen Hochschule und Syndikus der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft in Berlin, Herr Dr. C. Hilse, behandelt „die Bilanz der Strasseneisenbahnen nach dem heutigen Aktienrecht“ im Anschlusse an einen früheren, unter gleicher Ueberschrift in demselben Jahrgange der Zeitschrift veröffentlichten Artikel. — Unter der Ueberschrift „Betriebsresultate von Schmalspurbahnen“ werden die bezüglichen Ergebnisse der „Broelthalbahn“ für das Jahr 1885 mitgetheilt. — In einer kleinen Abhandlung über den „elektrischen Strassenbahnwagenbetrieb“ kommt Herr Giesecke zu dem Ergebnisse, dass der Schwerpunkt, von welchem die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf Strassenbahnen abhängt, zur Zeit lediglich in der noch offenen Kostenfrage liegt. Da jedoch nach den Erfahrungen des Verfassers die Betriebskosten über Erwarten günstig sind, glaubt derselbe dem elektrischen Betriebe eine Zukunft verheissen zu dürfen. — Eine, dem Berliner Ingenieur Wilhelm Wernigh patentirte „Antriebvorrichtung zum Erleichtern des Anziehens von Fuhrwerken“ wird ebenfalls von Herrn Fischer-Dick beschrieben. — Die bereits in früheren Heften begonnenen „Beispiele ausgeführter Betriebsmittel und interessanter Einrichtungen für Lokalbahnen“ werden fortgesetzt. — Das ausführliche „Protokoll der am 24. und 25. September 1886 in Berlin abgehaltenen Generalversammlung des internationalen permanenten Strassenbahnvereins“ wird nicht nur den Theilnehmern an der Versammlung, über welche wir seinerzeit (in No. 76, Jahrg. 1886) berichtet haben, erwünscht sein, sondern auch in weiteren Kreisen Interesse erwecken, und gern ist dem unter so günstigen Vorbedingungen ins Leben getretenen Vereine zu wünschen, dass er die gehoffte förderliche Einwirkung auf das lokale Verkehrswesen gewinnen möge. — In einem, von dem Königlichen Regierungsbaumeister, Herrn E. Dieckmann in Hannover, bearbeiteten „Litteraturbericht“ ist das in den technischen Blättern veröffentlichte reichhaltige Material, insoweit dasselbe das Lokal- und Strassenbahnwesen betrifft, übersichtlich geordnet zusammengestellt. K—e.

Die Deutschen Zoll- und Steuerstellen. Neuestes alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher Zoll- und Steuerstellen des Deutschen Zollgebiets (einschl. Luxemburgs) mit Angabe der denselben hinsichtlich der Zölle, Reichssteuern und Uebergangsabgaben beigelegten Abfertigungsbefugnisse. Aufgestellt auf Grund amtlichen Materials nach dem Stande vom 1. Juni 1885 von H. Franke, Geheimer expedirender Sekretär im Reichsschatzamt.

Der Verfasser hatte in Aussicht gestellt, dass er für den Bedürfnissfall bis auf weiteres periodisch Nachträge zu seinem in Jahre 1885 herausgegebenen empfehlenswerthen Werk (siehe Besprechung Jahrg. 1885, No. 99, S. 1262) erscheinen und den Abonnenten gegen Erstattung der Herstellungs- und Uebersendungskosten zugehen lassen wollte.

Dieser erste Nachtrag zu dem Werk ist dementsprechend, wie wir nachträglich erfahren, im Oktober v. J. auch erschienen. Derselbe ist in Form von Texturen gedruckt, dergestalt dass das Verzeichniss durch Einkleben der Angaben des Nachtrags leicht berichtigt werden kann.

Vermischtes.

Heizung von Eisenbahnwaggons mittelst Elektrizität.

In einer Werkstätte zu Paris werden derzeit Versuche gemacht, Eisenbahnwaggons mittelst Elektrizität zu heizen. Die Herren Courcelles und Elu bringen in die jetzt üblichen Wärmevorrichtungen im Eisenbahnwagen ein Gitter aus Bleistäben, die von einer an der Lokomotive angebrachten und durch diese in Bewegung erhaltenen Dynamomaschine mit Elektrizität „gespeist“ werden; die Temperatur der Bleigitter steigt und soll sich nach den Erfindern dem sie umgebenden Mantel mittheilen. Bei den Versuchen wurde eine Grammemaschine verwendet, welche einen Strom von 24 Ampères und 50 Volts ergab. Der Strom ging durch fünf Wärmevorrichtungen oder Oefen von 180 cm Länge, 22 cm Breite und 5 cm Tiefe, im ganzen 45 Bleistangen enthaltend. Die Erwärmung der Oefen würde aber eine theoretische mechanische Kraft von 120 Kilogrammmeter, das ist mehr als ½ Pferdekraft pro Sekunde erfordern. Ein Zug von 7 Wagen, jeder zu drei Abtheilungen, würde zur Heizung nominell 6, in Wirklichkeit 10 Pferdekräfte beanspruchen. Ganz abgesehen von Material und Wartung, stellen sich, wie das „Wochenblatt für Baukunde“ bemerkt, die Kosten dieser Heizung viel zu hoch im Vergleich zur derzeit noch üblichen mittelst der mit heissem Wasser gefüllten Rohre, die freilich etwa alle zwei Stunden erneuert werden müssen, aber blos 15 Cts. Auslagen verursachen. Auch die Temperatur fällt bei den Wasserrohren nur sehr langsam von etwa 76 auf 32 Grad Réaumur: das Mittel dieser beiden Wärmegrade soll durch die elektrische Heizvorrichtung kaum erreicht werden. Etwas mehr Aussicht auf Annahme hätte ein Vorschlag des Herrn Tomasi. Er will die Rohre statt mit Wasser mit heisser Natronlauge, die grössere Wärmekapazität besitzt, füllen; eingesetzte, durch Elektrizität erhitzte Metallspiralen sollen dann die Temperatur auf gleicher Höhe erhalten.

Beiblatt zu No. 9 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 2. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Die am 16., 17. und 19. d. Mts. infolge Eisganges im Rheine geschlossenen Trajektanstalten sind wie folgt wieder in Betrieb gesetzt worden:

1. Obercassel bei Bonn seit 23. Januar,
2. Bingerbrück-Rüdesheim seit 24. Januar,
3. Griethausen bei Cleve seit 24. Januar d. J.

Bezüglich des Trajektes Bingerbrück-Rüdesheim erfolgt diese Mittheilung auch gleichzeitig Namens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.

Köln, den 27. Januar 1887. (241)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Erweiterung des Verkehrs der Haltestelle Volpriehausen betreffend. Die an der Bahnstrecke Northeim-Ottbergen belegene Haltestelle Volpriehausen, welche bislang nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eingerichtet war, wird mit dem 1. Februar d. J. auch für den Verkehr von Eil- und Stückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Die für diese Gegenstände im Lokalverkehr und in den verschiedenen direkten Verkehren zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind in den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Hannover, den 24. Januar 1887. (242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1887 kommen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits die Tarifnachträge 2 bezw. 1 zur Einführung, welche Entfernungen und Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen, anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze **für Petroleum** und **Naphtha** von den Elbe- und Weserhäfen, sowie verschiedene Berichtigungen, unter welchen einige am 15. März d. J. in Kraft tretende Erhöhungen, enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 26. Januar 1887. (243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehr** treten mit dem 1. k. M. anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphtha von Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Hamburg H., Harburg und Lübeck nach Bayerischen Stationen in Kraft. Die Güterexpeditionen der genannten Verbandsstationen ertheilen auf Anfragen nähere Auskunft.

Hannover, den 27. Januar 1887. (244)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Februar d. J. neuen Stils wird für die Güter des Artikeltarifs 5 bei Aufgabe in Mengen unter 10 000 kg, aber von mindestens 5 000 kg bezw. bei Annahme eines Gewichts von mindestens 5 000 kg für den Wagen die Fracht für die Strecken ab Schnittpunkt westlich zu den Markfrachtsätzen des Artikeltarifes 6 à 10 000 kg berechnet, insoweit sich dieselbe nicht nach den Markfrachtsätzen des Artikeltarifs 5 à 10 000 kg billiger stellt.

Bromberg, den 20. Januar 1887. (245)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Württembergischer Verkehr. Für verschiedene Güter, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a/M. und von da mit der Bahn nach Friedrichshafen weiter befördert werden, tritt in oben bezeichnetem Verkehr vom 1. Februar 1887 ein Transittarif in Kraft.

Darmstadt, den 28. Januar 1887. (246)
Die Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Borgholz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den **Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M.-Elberfeld** einbezogen. Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 28. Januar 1887. (247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Verkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Für Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. Dr. B., Kamenz und Zittau treten in einigen Stationsverbindungen ab 1. Februar bezw. 16. März d. J. anderweite Frachtsätze in Kraft. Die unterm 20. Dezember v. J. erlassene bezügliche Bekanntmachung wird hierdurch ergänzt.

Frankfurt a/M., den 27. Januar 1887. (248)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Eingetretener Hindernisse wegen können sämmtliche Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1c (Bau- und Nutzholz) in dem mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ausgegebenen Nachtrag I zum Heft 9 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Hessisch-Badischer Verkehr) vorerst keine Anwendung finden. Der Zeitpunkt, mit welchem diese Ausnahme-Frachtsätze in Kraft treten, wird noch besonders bekannt gemacht.

Karlsruhe, den 29. Januar 1887. (249)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. März 1887 tritt in den Frachtsätzen für die Beförderung von Kohlen und Koaks zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und den Westschweizerischen Stationen St. Sulpice, Bulle, Sales, Vaulruz und Vuisternens andererseits eine Erhöhung ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Mannheim und Ludwigshafen und das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. Januar 1887. (250)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 15. Februar d. J. in Kraft tretenden Nachtrag XI zum Tarif vom 1. Juli 1883 werden für die Bayerische Station Ponholz direkte Frachtsätze erstellt und für die Werrabahnstationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach anderweite Frachtsätze eingeführt. Die letzteren enthalten bis auf den Spezialtarif III im Verkehr mit Lauscha ausschliesslich Ermässigungen; insoweit der genannte Spezialtarif Erhöhungen nachweist, behalten die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. März d. J. Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 27. Januar 1887. (251)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. März d. J. werden zwischen **Mannheim-Neckarvorstadt** und **Württembergischen Stationen** anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze eingeführt. Unser Tarifbüreau gibt nähere Auskunft.

Mainz, den 19. Januar 1887. (252)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Spezialdirektion.

Elbumschlagsverkehr Ungarn - Dresden-Elbkai. Ein vom 1. Februar bezw. 1. März d. J. ab gültiger Nachtrag IV zum Tarife für obigen Verkehr ist erschienen und kann durch die hiesigen Güterexpeditionen bezogen werden. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 10. Dezember v. J. wird gleichzeitig hervorgehoben, dass die Frachtsätze für die Stationen der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn nicht am 1. Februar, sondern erst mit 1. März 1887 zur Aufhebung gelangen.

Dresden, den 29. Januar 1887. (253)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. kommen im **Süddeutschen Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn zum Theil II des Gütertarifes** folgende Hefte bezw. Nachträge zur Ausgabe und können gegen Entrichtung des jeweils beigedruckten Betrages von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden:

1. Nachtrag III zum Tarifheft No. 1 vom 1. April 1885 0,40 ℳ = 20 kr. Oe. W.

2. Nachtrag III zum Tarifheft No. 2 vom 1. April 1885 0,40 *M.* = 20 kr. Oe. W.
3. Nachtrag III zum Tarifheft No. 3 vom 1. April 1885 0,40 *M.* = 20 kr. Oe. W.
4. Tarifheft No. 4 (neu) 0,90 *M.* = 45 kr. Oe. W.
5. Tarifheft No. 5 (neu) 0,90 *M.* = 45 kr. Oe. W.
6. Nachtrag III zum Tarifheft No. 6 vom 1. April 1885 0,40 *M.* = 20 kr. Oe. W.
7. Nachtrag II zum Tarifheft No. 7 vom 1. April 1885.
8. Nachtrag I zum Tarifheft No. 8 vom 1. Mai 1886 0,20 *M.* = 10 kr. Oe. W.
9. Nachtrag I zum Tarifheft No. 9 vom 1. Mai 1886 0,30 *M.* = 15 kr. Oe. W.
10. Nachtrag I zum Tarifheft No. 10 vom 1. Mai 1886 0,30 *M.* = 15 kr. Oe. W.
11. Tarifheft No. 11 (neu) 0,60 *M.* = 30 kr. Oe. W.
12. Tarifheft No. 12 (neu) 0,60 *M.* = 30 kr. Oe. W.
13. Nachtrag I zum Tarifheft No. 13 vom 1. Mai 1886 0,20 *M.* = 10 kr. Oe. W.
14. Nachtrag I zum Tarifheft No. 14 vom 15. Dezember 1886.

Durch die neu ausgegebenen Tarifhefte No. 4 und No. 5 (Verkehr der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungar. Westbahn, Oesterr. Linie mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn bezw. der K. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.) werden die Hefte No. 4 und 5 vom 1. April 1885, durch die Tarifhefte No. 11 und 12 (Verkehr der Ungarischen Verbandsbahnen mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn bezw. der K. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.) werden die Hefte No. 11 und 12 vom 1. Mai 1886 aufgehoben.

Die Nachträge enthalten vielfache Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen und der Ausnahmetarife, sowie der Kilometerzeiger; ferner neue Ausnahmetarife für Lebensmittel als Eilgut und bezüglich des Verkehrs mit Ungarn für Mühlsteine und Steinblöcke; ausserdem neu berechnete, Kürzungstabellen zu den Klassen- und Ausnahmetarifen.

Für die Berechnung der Frachtsätze aus den Tarifheften No. 1 bis 14 nebst Nachträgen sind bis auf Weiteres die Kürzungstabellen II zur Anwendung zu bringen.

Insoweit durch die neuen Tarifhefte und Nachträge Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachten noch bis zum 31. März d. J. in Kraft.

München, den 23. Januar 1887. (254)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. gelangt der Nachtrag VII zum Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Frachtsätze für die seitherigen Verbandsstationen und Frachtsätze für einige in den Verkehr neu einbezogene Sächsische Stationen.

Die in diesem Nachtrage enthaltenen erhöhten Frachtsätze zwischen der Station Aschaffenburg der Bayerischen Staatsbahnen und den Sächsischen Stationen Lengenfeld und Oelsnitz i. V., welche erst vom 15. März 1887 ab Gültigkeit erlangen, kommen von diesem Tage ab auch für die Station Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn im Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande zur Anwendung. Die Berichtigungen des Frachtsatzes des Spezialtarifs II für Ronneburg-Pommelsbrunn von 0,85 auf 0,95 *M.* sowie des Eilgut-Frachtsatzes für Hochstadt-Marktzeule-Schönheide von 5,12 auf 5,22 *M.* pro 100 kg erlangen gleichfalls erst vom 15. März 1887 ab Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Expeditionen bezogen werden.

Dresden, am 27. Januar 1887. (255)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Februar d. J. kommt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung, wodurch der bisher gültig gewesene Tarif vom 15. Mai 1880 nebst Nachträgen, abgesehen von den Frachtsätzen für die Stationen Hameln, Hildesheim und Wittenberge, aufgehoben wird.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Eilgut- und Güterexpeditionen zum Preise von 0,80 *M.* zu erlangen.

Dresden, am 26. Januar 1887. (256)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Rodingen der Prinz Heinrichbahn ist mit 1. Februar cr. für **Roheisen** in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in den **Deutsch-Italienischen Gütertarif** mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen worden:

	pro Tonne
Rodingen-Pino Grenze . . .	20,03 Frcs.
" -Chiasso transit . .	21,35 "

Strassburg, den 26. Januar 1887. (257)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch-Italienischen Verbandes:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. kommen folgende Ausnahmesätze für Steine des Spezialtarifs III in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung hierfür zur Einführung:

von und nach den Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen	Dir.-Bzk. Breslau	Direktionsbezirk Berlin			
	Breslau O. S. und Oderthorbahnhof	Breslau Märk. Bf.	Cottbus	Guben	Liegnitz
	pro 100 kg in Mark				
Ebelsbach . . .	1,52	1,52	1,08	1,16	1,38
Zeil	1,53	1,53	1,09	1,17	1,39

Breslau, den 28. Januar 1887. (258)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Vom 1. k. Mts. an findet im **Hannover - Bayerischen Verbande** für den Transport von Tafelglas (Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln) von Zwiesel nach Hamburg H. ein Ausnahmetarifsatz von 3,36 *M.* pro 100 kg, bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, Anwendung.

Hannover, den 27. Januar 1887. (259)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin. Mit dem 1. Februar 1887 gelangt der Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält neben einzelnen Berichtigungen des Haupttarifs neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Berlin, Schlesischer Bahnhof, Bottschow und Breslau, Märkischer sowie Freiburger Bahnhof.

Soweit für letztere Station die bisherige Frachtberechnung billigere Beträge ergibt, kommen diese noch bis zum 31. März d. J. zur Erhebung.

Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Januar 1887. (260 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Für Roheisen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr. - Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Breslau (O. S. u. B. F.) nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Adlerkosteletz	0,55 *M.*

Wien, am 27. Januar 1887. (261)
Die Betriebsdirektion.

Triest - Fiume - Norddeutscher Eisenbahnverband. Die im Anhange des Verbandtarifs, Theil II vom 1. Mai 1886 für Dextrin, Kartoffelmehl etc. und Spiritus zwischen Breslau, Kosel-Kandrzin, Lissa, Münsterberg und Posen einerseits und Peri transit anderseits bestehenden Ausnahmesätze kommen am 10. März 1887 zur Aufhebung. Von diesem Zeitpunkte ab findet die direkte Abfertigung des bezüglichen Verkehrs lediglich nach den Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Verbandes statt.

Wien, am 24. Januar 1887. (262)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
Namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Zum Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. vom 15. Oktober 1886 wurde seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin eine Tektur herausgegeben, welche ausser der Richtigstellung des Einführungstermines auf dem Titelblatte des Tarifes noch Modifikationen der Bestimmungen enthält, unter welchen von der genannten Königlichen Eisenbahndirektion eine Refaktie von 1,8 kr. pro 100 kg liquidirt wird (Seite 2 des Tarifes).

Diese Tektur kann bei der unterzeichneten Centralverwaltung und bei den betheiligten gesellschaftlichen Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 27. Januar 1887. (263)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 15. Februar l. J. tritt zum **Sächsisch-Thüringischen** Verbandtarif vom 1. Dezember 1885 der Nachtrag IV in Kraft, welcher nebst Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Druckfehlerberichtigungen auch geänderte Frachtsätze einiger Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Erfurt enthält.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 22. Januar 1887. (264)
Die Direktion
der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn. Am 15. Februar l. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarife Theil II Heft 3 und der Nachtrag V zu Theil II — Heft 4, enthaltend die Einbeziehung der Station Budapest transito (Kgl. Ungar. Stb.) und Rákos transito (Oe. U. St. E. G.) in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8 erhältlich. (265 RM)

„Oesterreichisch Südwestrussischer Grenzverkehr." Aufhebung der Beschränkung in der Anwendung der Getreidefrachtsätze ab Sokal trans., Krystynopol transit und Rawa ruska transit. Die im Centralblatt No. 117 vom 9. October und in der Deutschen Vereinszeitung No. 80 vom 13. Oktober v. J. publizirte Beschränkung der Anwendung der Getreidefrachtsätze ab Sokal trans., Krystynopol trans. und Rawa ruska trans. im Oesterr. - Südwestrussischen Grenzverkehr wird mit Gültigkeit vom 15. Februar n. St. 1887 aufgehoben und gelangen die im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886 und im Nachtrag I zu demselben vom 1. Oktober n. St. 1886 des rubricirten Verkehres enthaltenen Frachtsätze unter Einhaltung der in den „besonderen Bestimmungen" des quäst. Ausnahmetarifes angegebenen Bedingungen wieder im Kartirungswege zur Anwendung.

Wien, den 26. Januar 1887. (266)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Gal. Carl-Ludwigbahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personenverkehr. Am ersten Februar d. J. tritt für den nachbarlichen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben den bisherigen Preisen auch neue Billet- und Gepäcktaxen von Mellentin nach Stettin enthält.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif:
a) der Personen- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und diesseitigen Stationen;
b) der Personen- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und diesseitigen Stationen, gültig vom 1. Januar 1886 ab;
c) der Personen- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und diesseitigen Stationen.

Exemplare des Tarifs können durch die Stationen und bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Cüstrin II, den 1. Februar 1887. (267)
Direktion der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.
(Namens der betheiligten Verwaltungen.)

4. Submissionen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Durch öffentliche Verdingung sollen folgende Arbeiten vergeben werden:
a) zum Bau der Unterführung der Osterfeuerbergstrasse.
1. Maurerarbeiten einschliesslich Werksteinlieferung.
2. Lieferung und Aufstellung der Säulen und eisernen Ueberbauten mit zugehörigen Klempnerarbeiten.
b) zum Bau eines Güterschuppens neben der Torfstrasse.
3. Lieferung und Aufstellung der schmiedeeisernen Säulen, Konsolen und Dachbinder, einschliesslich der gusseisernen Unterlagsplatten.
4. Lieferung und Anbringung der schmiedeeisernen Fenster und Thore.

Termin: Dienstag, den 15. Februar 1887, Vormittags 9 Uhr im Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst Verdingungsanschläge mit Bedingungen, Zeichnungen und Berechnungen zu Loos 1 und 4 für je 1 *M.*, zu Loos 2 für 1,50 *M.*, zu Loos 3 für 2 *M.*, zu haben sind.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 10 Tagen.

Bremen, den 31. Januar 1887. (268)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung der Unterhaltung und Lieferung von Dienstpelzen und Paletots. Die Unterhaltung und Lieferung der im diesseitigen Direktionsbezirk vorhandenen bezw. erforderlichen Dienstpelze und Dienstpaletots soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Die Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular mit der Aufschrift:
Angebot auf Unterhaltung und Lieferung von Dienstpelzen und Paletots
bis zum Eröffnungstermine am
Freitag, den 11. Februar 1887, Vormittags 11 Uhr,
an das diesseitige Materialienbüreau hier, die Proben dagegen an die diesseitige Uniformverwaltung hier versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 4. März d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 18. Januar 1887. (269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 soll im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden.

Die Angebote sind bis zum Dienstag, den 15. Februar d. J. Vormittags 10 Uhr
mit der Aufschrift:
„Lieferungsangebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"
an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe No. 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittag 11 Uhr im Geschäftslokale unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse No. 39, statt. Daselbst liegen auch die Bedingungen mit den Bedarfsnachweisungen zur Einsicht aus und können dieselben von dort gegen Zahlung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 22. Januar 1887. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Lieferung von etwa 900 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Lokomotiven soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote mit der Aufschrift „Verdingung von Säumlingen" sind bis zum 6. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 7. Februar früh 10 Uhr statt. Die Anbieter sind bis zum 17. Februar d. J. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 20. Januar 1887. (271)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Verding von
a) 100 Stück bedeckten Güterwagen mit Endperrons zur Benutzung für den Personenverkehr in 4 Loosen,
b) 200 Stück Normalwagenachsen mit Rädern in 2 Loosen.

Angebote sind bis Mittwoch, den 16. Februar 1887 Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Wagen" bezw. „Achsen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst, W. Königgrätzerstrasse 132 einzusenden.

Zuschläge erfolgen innerhalb 4 Wochen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 *M.* für a) und 1,50 *M.* für b) bezogen werden.

Berlin, den 20. Januar 1887. (272 H & V)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Am Dienstag, den 15. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, werden in unserem Büreau, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), zu Stargard i/Pom., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissionsanzeigers und der Redaktion der allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anforderung, gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 26. Januar 1887. (273 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Eisenbahn - Direktionsbezirk Bromberg)

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 10. 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Februar 1887.

Inhalt:

Zur Frage der Uebertragbarkeit der Retourbillets.

Die Strafkammer des Königlichen Landgerichts zu Düssel-rf hat durch Urtheil vom 6. November 1886 in der Strafsache gen den Zeitungsboten T. und den Dienstmann P. über die age der Uebertragbarkeit der Retourbillets eine Entscheidung troffen, welche wegen ihrer Klarheit und logischen Schärfe Eisenbahnkreisen Beachtung verdienen dürfte.

Nachdem Rudolf von Jhering in den Jahrbüchern für die gmatik des heutigen Römischen und Deutschen Privatrechts und 23 S. 326) seiner Zeit vergeblich versucht hat, das Retour-let als ein „reines Inhaberpapier" in die juristische und Ver-rswelt einzuführen, hat es nicht an treffenden Beleuchtungen ser „doktrinären" Ansicht gefehlt, welche die Haltlosigkeit Jhering'schen Theorie vom juristischen Standpunkte dargelegt en. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die Ausführungen Gruchot's Beiträgen, auf die treffliche Abhandlung eines Göt-ger Doktors der Rechte (Dr. L.) in No. 94 dieser Zeitung rgang 1885 (S. 1193—1195) und die Abhandlung in der „Allgem. itschen Eis. - Zeitung" 1886 No. 19. Auch das in letzter Zeit der Presse vielfach besprochene Urtheil des Kammergerichts Berlin (Strafsenat vom 15. Dezember 1884) dürfte nicht ge-net sein, die Jhering'sche Auffassung zu unterstützen, da in sem Urtheil der Revisionsrichter die verwaltungsseitig er-te **Publikation** des Verbotes der Uebertragbarkeit der ourbillets **in den Tarifen** nicht für genügend erachtet diese Publikation in einem vorschriftsmässig publizirten nreglement (Ergänzungsbestimmungen für das Eisenbahn-Be-bsreglement) für erforderlich bezeichnet hat, falls das Ver-der Uebertragbarkeit rechtlich bindender Natur sein solle. ungleich nun die rechtliche Befugniss der Eisenbahnverwaltung zum Erlass eines solchen Verbotes nicht mit Grund in Zweifel gezogen werden kann, so wird es erfahrungsmässig nur in den seltensten Fällen möglich sein, im Strafverfahren den ausreichenden Beweis für die strafrechtlichen Begriffsmerkmale des Betruges und den erforderlichen Dolus zu erbringen. So lange der Verwaltungswille über die Unübertragbarkeit der Retourbillets, sei es im Wege der Gesetzgebung, sei es durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts, seinen erzwingbaren rechtlichen Ausdruck nicht gefunden hat, werden nach wie vor die Leute, welche eine eigene Rechtsanschauung an den Tag legen, wenn sie einen Eisenbahnzug besteigen und wenn es sich um andere Fragen auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens handelt, ihre Anhänger und Vertheidiger finden. Der Jhering'schen Theorie steht vor allen Dingen der Umstand entgegen, dass man ein Inhaberpapier nicht an zwei oder mehr Personen geben kann mit der Anweisung, dass ein jeder sich einen gewissen Antheil auszahlen lassen solle, da die Auszahlung nur an eine Person mit dem ganzen Werthe des Inhaberpapiers erfolgt. Vergl. Förster Preuss. Privatrecht § 64, Bekker in seinen und Muther's Jahrb. Bd. 1 S. 271, 307 f., Renaud Krit. Uebersch. Bd. 5 S. 406. Welcher Rechtsgrund liegt also vor, die Eisenbahnen zur Einlösung ihres Inhaberpapiers aus den Händen mehrerer Personen zwingen zu wollen? Wie würde die Frage zu beantworten sein, wenn die Eisenbahnverwaltungen auf den Billets den Vermerk drucken liessen: „Nach **begonnener Benutzung** nicht mehr übertragbar"? Klarer würde wohl nicht die Absicht des die Leistung versprechenden Schuldners zum rechtlichen Ausdruck gelangen können! Es dürfte unserer Auffassung nach Aufgabe der Eisenbahnver-

waltungen sein, die Rechtsausführungen der Deutschen Gerichte über diese finanziell wichtige Frage möglichst bekannt zu geben, um an der Hand derselben die weit verbreitete irrige Auffassung eines grossen Theiles des reisenden Publikums richtig zu stellen; hat doch die Presse die besondere Aufgabe, einer mit allen Mitteln der Kunst gefälschten öffentlichen Meinung nachhaltig entgegenzutreten!

In nachstehendem wollen wir daher die thatsächlichen und rechtlichen Ausführungen des Düsseldorfer Urtheils wiedergeben:

In der Strafsache gegen
I. den Zeitungsboten T., II. den Dienstmann P.
wegen Beihilfe zum Betruge, bezw. Betrugs
hat, auf die von der Königlichen Staatsanwaltschaft gegen das Urtheil des Königlichen Schöffengerichts zu Düsseldorf vom 22. September 1886 eingelegte Berufung,
die II. Strafkammer des Königlichen Landgerichts zu Düsseldorf in der Sitzung vom 6. November 1886, für Recht erkannt:
„Das Urtheil des Königlichen Schöffengerichts zu Düsseldorf vom 22. September 1886 wird aufgehoben.
Die Angeklagten sind der Hilfeleistung zum Betruge in mindestens 6 Fällen schuldig und werden dieserhalb jeder der Angeklagten zu einer Geldstrafe von 60 ℳ, eventuell 6 Tagen Gefängniss, sowie beide Angeklagte zur Tragung der Kosten verurtheilt. Von der weitergehenden Anschuldigung werden die Angeklagten freigesprochen.“

Gründe.

Die Zeugen haben bekundet, dass sie wiederholt, jedenfalls mehr wie 6 Mal wahrgenommen hätten, wie Angeklagter P. in den Jahren 1885 und 1886 an Reisende, welche den Eisenbahnzug von Düsseldorf nach Köln benutzten, auf diese Strecke lautende Retourbillets verkauft habe.

Insbesondere hat P., wie Zeuge W. angegeben, am 14. November 1885 — bei Gelegenheit der Durchreise des Erzbischofs von Köln — eine Menge solcher Retourbillets II. Klasse das Stück zu 1,50 ℳ den Mitreisenden angeboten und an diese auch abgesetzt.

Die Billets trugen den Vermerk:
„Nicht übertragbar.“

P. befragt, ob er von diesem Vermerk Kenntniss gehabt, erklärt, er habe nicht gelesen, was auf den Billets gestanden habe.

Derselbe leugnet ferner, mehr wie einmal ein Retourbillet verkauft zu haben, behauptend, er habe eines Tages drei Retourbillets von dem Mitangeklagten T. erhalten, von denen er eins gegen ein paar Glas Bier und ein paar Groschen an einen Reisenden abgesetzt habe, während er die beiden anderen wieder an T. zurückgeliefert habe.

P. wird aber in dieser Beziehung nicht nur durch die Zeugenaussagen der Unwahrheit überführt, sondern auch durch das Geständniss des Mitangeklagten T.

Denn letzterer hat eingeräumt, dem P. 2—3 Mal Retourbillets zum Zwecke des Verkaufs übergeben zu haben.

P. hat früher erklärt, dass dies häufig vorgekommen sei.

Durch die Aussagen der Zeugen steht auch fest, dass beide Angeklagte einen intimen Verkehr mit einander unterhielten, dass sie sich fast täglich an dem Bahnhofe trafen und mit einander Getränke verzehrten.

T. hatte als Zeitungsbote täglich zweimal die Strecke Düsseldorf-Köln und retour zurückzulegen, wobei ihm die Gelegenheit zum Erwerbe der in Frage stehenden Retourbillets sicherlich öfters geboten war.

Hierzu kommt noch, dass P. eine andere Person, von der er Billets erworben, nicht namhaft machen kann. Demnach kann es keinem Zweifel unterliegen, dass — wenn nicht gerade die sämmtlichen — so doch die Mehrzahl und mindestens 6 der von P. verkauften Retourbillets Düsseldorf-Köln diesem von T. zum Zwecke des Verkaufs übergeben worden sind.

Ueber die Bedeutung des Vermerks „Nicht übertragbar“ will T. nicht weiter nachgedacht haben, und damit das Bewusstsein von der Rechtswidrigkeit seiner Handlungsweise negiren. Es ist jedoch eine allgemein bekannte Thatsache, dass die Eisenbahnverwaltungen bereits vor dem November 1885 dem vielfach betriebenen Handel mit Retourbillets durch ein ausdrückliches Verbot der Uebertragbarkeit derselben entgegengetreten sind und dies Verbot namentlich durch den betreffenden Vermerk auf den Retourbillets zur Kenntniss des Publikums gebracht haben.

Dem Angeklagten namentlich konnte dies Verbot und deshalb auch die Bedeutung der Worte „nicht übertragbar“ nicht entgangen sein, weil sie fast täglich auf den Bahnhöfen verkehrten.

Diese Feststellungen mussten zur Verurtheilung der Angeklagten wegen Hilfeleistung zum Betruge führen.

Die Uebertragung der Retourbillets an dritte Personen trotz des von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen Verbots ist eine unbefugte, eine rechtswidrige Handlung, und hat das Ungültigwerden der Billets für den betreffenden Käufer im Gefolge.

Nicht möge man einwenden, die Fahrbillets seien zu den Inhaberpapieren zu zählen und deshalb jederzeit übertragbar.

Denn unter einem Inhaberpapier ist ein formelles Schuldversprechen zu verstehen, durch welches der Aussteller sich gegen jeden, der ihm das Papier überbringen werde, zu einer gewissen Leistung verpflichtet.

Wesentlich ist darum dem Inhaberpapier der Inhabervermerk oder doch eine derartige Form der Ausstellung, dass daraus der Wille des Ausstellers, jedem Präsentanten zu leisten, ersichtlich wird. Anders aber ist die Qualität eines Papiers zu beurtheilen, wenn der entgegengesetzte Wille des Ausstellers, d. i. der Wille, nur demjenigen zu leisten, mit welchem kontrahirt worden ist, entweder aus dem Papier selbst oder aus einer ausdrücklichen Vertragsbestimmung hervorgeht.

Hier trägt das Papier den Charakter eines Legitimationspapiers, nicht den eines Inhaberpapiers an sich, welches nur für denjenigen Gültigkeit besitzt, der den Vertrag geschlossen hat.

Bei den Retourbilleten gilt derjenige als Kontrahent, der mit einem solchen die Hinreise begonnen hat. Dass solche nicht auf Namen ausgestellt werden, hat offenbar in den Verkehrsverhältnissen seinen Grund und ist dies nirgends bei derartigen Legitimationsscheinen üblich.

Es kann nun weiter nicht bestritten werden, dass die Eisenbahnverwaltungen zum Erlasse des mehrgedachten Verbots der Uebertragbarkeit der Retourbillets gesetzlich befugt waren.

Denn in den Eingangsworten des Betriebsreglements vom 11. Mai 1874, welches ein solches Verbot nicht enthielt, heisst es:

Spezialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder u. s. w.

Das in Rede stehende Verbot bildet eine solche Spezialbestimmung, es hat Aufnahme in die Tarife gefunden, es steht mit keiner Reglementsbestimmung im Widerspruch und dient offenbar nur zur Ergänzung der in § 10, II des Reglements enthaltenen Bestimmungen, welche von der Gültigkeit der Fahrbillets handeln.

Ist hiermit der Nachweis geführt, dass das Verbot auf gesetzlicher Grundlage beruht, dass also die Zuwiderhandlung eine Gesetz- und Rechtswidrigkeit begründet, so folgt daraus zunächst, wie oben gesagt, dass der Käufer eines solchen Retourbillets ein ungültiges Billet erwirkt und indem er dieser Thatsache sich bewusst, mit dem Billet die Reise beginnt, einen Betrug zum Nachtheil des Eisenbahnfiskus begeht.

Die Täuschung, welche das Gesetz erfordert, besteht darin, dass derselbe, obschon sich bewusst, dass das Billet nur für denjenigen, der damit die Hinreise begonnen, zur Rückreise Gültigkeit hat, den Schaffner in den Irrthum versetzt, er sei der legitimirte Inhaber des Billets, er unterdrückt letzterem gegenüber die wahre Thatsache, dass das Billet zur Hinfahrt von einem anderen Reisenden benutzt worden sei.

Die Absicht, sich dadurch einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen, liegt klar zu Tage; der Vermögensvortheil besteht in der Differenz zwischen dem von ihm für das Retourbillet gezahlten niedrigeren Preise und dem Preise eines einfachen Billets, welches er von Rechtswegen hätte lösen müssen; dieser Vortheil ist ein rechtswidriger, weil derselbe durch Benutzung eines ungültigen Billets erworben wird.

Der Eisenbahnfiskus endlich wird geschädigt um die Differenz zwischen dem Preise des Retourbillets und dem Gesammtpreise zweier einfacher Billets für Hin- und Rückfahrt. Vollendet ist das Delikt, sobald die Täuschung gelungen und die Rückfahrt begonnen.

Würde nun vorliegenden Falles die Annahme gestattet sein, die Käufer hätten die Retourbillets in dem guten Glauben, die Billets seien auch für sie gültig erworben, in dem sie etwa das Verbot der Eisenbahnverwaltung nicht gekannt hätten, so würde auf seiten der Angeklagten ein Betrug vorliegen, wie diese Ansicht in der Rechtfertigungsschrift der Königlichen Staatsanwaltschaft vertreten wird.

Denn in diesem Falle müsste sie der Vorwurf treffen, dass sie die Käufer absichtlich getäuscht und in den Irrthum versetzt hätten, die Billets hätten zur Rückfahrt auch für letztere Gültigkeit, sowie ferner, dass sie durch diese Täuschung eine Schädigung des Eisenbahnfiskus herbeigeführt hätten.

Indessen dieser Auffassung konnte nach Lage der Sache nicht beigetreten werden, weil das Verbot der Uebertragbarkeit der Retourbillets in einer Weise zur Kenntniss des Publikums

;ebracht war, dass dieses allgemein davon unterrichtet ge-
vesen sein muss.

Demnach war zu Gunsten der Angeklagten zu präsumiren, lass auch die Käufer der Retourbillets recht wohl jenes Verbot ;ekannt haben und also das Bewusstsein hatten, dass sie auch ıngültige Billets erworben und indem sie mit denselben die Rückreise antraten, einen Betrug zum Nachtheile des Eisen-ahnfiskus begingen.

Die Angeklagten konnten demnach nur der Hilfeleistung u diesem Vergehen für schuldig befunden werden, weil sie in lem Bewusstsein der Rechtswidrigkeit und Strafbarkeit ihres Thuns den betreffenden Reisenden die Mittel an die Hand ;aben, den Betrug auszuführen.

Demnach waren Angeklagte schuldig:

„Zu Düsseldorf in den Jahren 1885 und 1886 in mindestens 6 Fällen gemeinschaftlich verschiedenen, nicht näher ermittelten Personen, welche in der Absicht, sich einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen, das Vermögen des Königlich Preussischen Staatsbahnfiskus in jedem einzelnen Falle um weniger als 25 *M.* beschädigt haben, dass sie durch Unterdrückung einer wahren Thatsache einen Irrthum erregten, durch die That wissentlich Hilfe geleistet zu haben."

ınd dieserhalb auf Grund der §§ 263, 49 und 74 des Straf-esetzbuchs zu verurtheilen.

Das Urtheil des Königlichen Schöffengerichts war, insoweit Angeklagte von vorstehender Beschuldigung freigesprochen worden waren, aufzuheben.

Dagegen waren die Angeklagten von der weitergehenden Beschuldigung, durch die ihnen zur Last gelegten Thathandlungen einen Betrug zum Nachtheile des Eisenbahnfiskus verübt zu haben, freizusprechen.

Mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit des bereiteten Schadens hat das Gericht mildernde Umstände angenommen und auf blosse Geldstrafe erkannt, wobei für jeden Fall der Hilfeleistung eine Geldstrafe von 10 *M.* eingesetzt wurde.

Wenn v. Jhering am Schlusse seiner Ausführungen sagt, „dass dem einfachen, natürlichen Gefühl des Volkes es nie in den Sinn wird wollen, dass die Benutzung eines Inhaberpapiers von seiten eines andern als des ursprünglichen Erwerbers etwas Unmoralisches enthalte", so dürfte es als eine erfreuliche Thatsache zu begrüssen sein, dass der Strafrichter sich von diesen Anschauungen nicht hat leiten lassen und sich mit dem von Ihering betonten angeblichen „natürlichen Rechtsgefühl" in Widerspruch gesetzt hat.

Dr. J—n.

Aus Oesterreich-Ungarn.

)as offizielle Fachblatt und das Eisenbahnrecht in Ungarn.

Der seit 18 Jahren in Budapest erscheinende „Eisenbahn- ınd Verkehrsmoniteur" (Vasuti és közlekedési közlöny) ist seit Neujahr infolge eines Erlasses des neuen Kommunikationsninisters Gabriel von Baross an den bisherigen Hauptnitarbeiter, den Sekretär des Kommunikationsministeriums ,adislaus von Vörös, welcher die Redaktion übernommen at, zum offiziellen Organe des genannten Ministeriums bestimmt vorden. Gleichzeitig hat letzteres angeordnet, dass sowohl ämmtliche Ungarische Verkehrsanstalten hiervon amtlich mit em Beifügen verständigt werden, dass das genannte Blatt auch ernerhin zur Veröffentlichung aller den Geschäftskreis des Königl. Ungarischen Kommunikationsministeriums berührenden Iittheilungen und Berichte ermächtigt ist, als auch dass von eite der dem Ministerium unterstehenden Unterabtheilungen ie zu veröffentlichenden Kundmachungen dem genannten Blatte ur Verfügung gestellt werden. In seinem, 14 Punkte ent-alterden und das gesammte Eisenbahnwesen so ziemlich er-chöpfenden Programm erklärt nun Redakteur von Vörös, seinem 3latte, das bisher durch die Kundmachungen der Refaktien ls offiziös gegolten hat, nunmehr eine weit grössere Ausdehnung nd Mannigfaltigkeit geben zu wollen. Er könne dasselbe auch unmehr unbefangener redigiren; durch seine amtliche Stellung ei er gezwungen gewesen, viele Mittheilungen zurückzuhalten, u welchen er nun ermächtigt sei. Schon die ersten diesährigen Nummern des amtlichen Organs zeigen einen überaus ortheilhaften Umschwung, indem darin eine Menge offizieller nd nichtamtlicher Mittheilungen und Besprechungen enthalten ;t, welche auch durch die Berücksichtigung der Bahnverhält-isse anderer Länder, insbesondere der Oesterreichischen Reichs-älfte, an Werth gewinnen. Bei der durch so viele Jahre be-währten Fachtüchtigkeit des genannten Redakteurs wird sein latt voraussichtlich einen gedeihlichen Einfluss auf die Ge-altung der Ungarischen Bahnen haben. Da es nur in Unga-scher Sprache erscheint, wird es den Deutschen Fachgenossen m so erwünschter sein, wenn wir öfters daraus Notizen und uszüge mittheilen. In den ersten Nummern finden wir u. a. eine ernichtende Kritik eines von zwei Juristen veröffentlichten ngarischen Eisenbahnrechts. In mehreren noch nicht zum Ab-chluss gebrachten Artikeln werden die zahlreichen Irrthümer nd Auslassungen dieser Kompilation nachgewiesen, und daraus e Nothwendigkeit eines von wirklich juristisch gebildeten nd im Eisenbahnwesen erfahrenen Fachmännern auszuarbeiten-en Ungarischen Eisenbahnrechts in überzeugender Weise be-ründet.

:hluss der Landtags- und Eröffnung der Reichstagssession in Oesterreich.

Einige der Oesterreichischen Landtage haben noch vor ıren Schliessung Bahnangelegenheiten verhandelt; so hat der Iährische Landesausschuss an den Niederösterreichischen andesausschuss das Ersuchen gestellt, auf die Fortsetzung der m Mährischen Landtage subventionirten Lokalbahn Bud-itz-Datschitz-Jamnitz-Zlabings-Teltsch nach nem Punkte der Franz-Josefbahn in Niederösterreich rdernden Einfluss zu nehmen. Desgleichen wurde das Kon-rtium, dessen Präsident Freiherr von Dalberg ist, vom Landes-sschusse aufgefordert, die zur bezeichneten Verlängerung der recke nothwendigen Schritte zu thun.

Der Schlesische Landtag hat nachstehende Resolution gefasst: „In Berücksichtigung der dringenden Nothwendigkeit der Eisenbahn Ziegenhals-Hannsdorf sammt Nebenlinien, sowie der grossen finanziellen Opfer, welche das Land Schlesien und zahlreiche Schlesische Kommunen und Private zum Zwecke der Herstellung dieser Bahn gebracht haben, wird die Regierung dringend ersucht, dafür zu sorgen: 1. dass die Linie Ziegenhals-Hannsdorf in der konzessionsmässigen Zeit hergestellt und dem Betriebe übergeben werde, sowie dass bei endgültiger Feststellung der Detailtracen die Stadt Zuckmantel thunlichst berücksichtigt werde; 2. dass die in der Konzession vom 5. März 1885 gleichfalls schon in Aussicht genommene Zweiglinie Lindewiese-Setzdorf-Friedberg-Barzdorf-Reichsgrenze in möglichst kurzer Zeit in Angriff genommen und ausgeführt werde." Ferner beschloss der Landtag, die Regierung aufzufordern, den Bau der längst konzessionirten Eisenbahnlinie Troppau-Ratibor, für deren Bau auch die Geldmittel schon beschafft sind, mit Rücksicht auf deren grosse Wichtigkeit für die Landeshauptstadt und ganz Schlesien zu beschleunigen und die etwa noch entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen.

Der Steierische Landtag hat bezüglich der ihm vorgelegenen Projekte folgende Beschlüsse gefasst: „Bezüglich der Linie Neuberg-Schrambach erkennt der Landtag im Prinzipe die Nothwendigkeit der Gewährung einer Subvention aus Landesmitteln an und beauftragt den Landesausschuss diesbezüglich mit der Regierung in Unterhandlung zu treten." Für die Linie Wolfsberg-Zeltweg bewilligt der Steierische Landtag die Uebernahme von 150000 fl. Stammaktien und für die Linie Eisenerz-Vordernberg eine Subvention in Baarem von 400000 fl. Für die das Kärntner Gebiet berührende Linie Wolfsberg-Zeltweg hat der Kärntner Landtag die Uebernahme von 50000 fl. Stammaktien bewilligt, während die Steierischen Adjazenten (Korporationen, Gewerkschaften, Gemeinden) 75000 fl. und die Kärntner Anrainer 230000 fl. in Stammaktien zu übernehmen bereit sind.

Gleich in der ersten Sitzung des Reichsraths wurden bei der Motivirung des Antrages, betreffend die Entschädigung unschuldig Verurtheilter durch den Staat, durch den Abg. Jaques folgende zwei Eisenbahngesetze zur Begründung dafür angeführt, dass eine Entschädigung auch ohne alles Verschulden zulässig sei. Es sprühen z. B. Funken aus der Lokomotive und stecken ein benachbartes Haus in Brand. Niemand hat ein Verschulden, es ist eine der unausbleiblichen Folgen des Eisenbahnbetriebes, und dennoch wird man in der neueren Rechtspraxis nicht leicht einem Zweifel darüber begegnen, dass Entschädigung zu leisten sei. Nach dem Gesetze vom 5. März 1869 über die Haftung der Eisenbahnen haben in allen Fällen, wo nicht force majeure, die unabwendbare Handlung eines Dritten oder eigenes Verschulden des Beschädigten vorliegt, sie zu entschädigen. Also auch ohne alles Verschulden, selbst der Bediensteten. Ebenso steht es nach den Haftpflichtgesetzen für Fabrikunternehmungen und nach den Unfallversicherungsgesetzen. Der Unternehmer versichert den Arbeiter gegen die verschiedensten Arten von Unfällen, an welchen er, der Unternehmer, vollständig schuldlos ist.

Projektverfassung für Lokal- und Schleppbahnen in Oesterreich.

Anlässlich des mit Ende Dezember 1886 eingetretenen Ablaufes der bis dahin zufolge des Gesetzes vom 29. Juni 1886

verlängerten Wirksamkeitsdauer des Gesetzes vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen, sind in den betheiligten Kreisen Zweifel darüber rege geworden, ob nicht aus diesem Grunde mit obigem Zeitpunkte auch die Bestimmungen der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879 Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und kommissionellen Behandlung der Projekte für Lokal- und Schleppbahnen eingeführt wurden, ausser Wirksamkeit getreten seien. Dem entgegen ist nach einem offiziösen Kommuniqué darauf aufmerksam zu machen, dass die in Frage stehende Verordnung keine von dem Bestande einer speziellen gesetzlichen Ermächtigung der Regierung abhängigen Bestimmungen und insbesondere keine Ausnahmen von den bestehenden Gesetzen enthält, mithin die Wirksamkeit dieser Verordnung durch den Ablauf des Lokalbahngesetzes in keiner Weise berührt erscheint. Es werden demnach die Bestimmungen der Verordnung vom 29. Mai 1880 auch fernerhin bezüglich der Verfassung der Projekte für Lokalbahnen und der über derlei Projekte vorzunehmenden Amtshandlungen zur Anwendung zu bringen sein und zwar ohne Unterschied, ob die betreffende Bahn bereits auf Grund des Lokalbahngesetzes konzessionirt worden ist, oder erst künftig auf Grund einer zu erwirkenden speziellen oder allgemeinen gesetzlichen Ermächtigung zur Konzessionirung gelangen soll. In diesem Sinne sind auch die politischen Behörden im Wege der Landesstellen vom Handelsministerium verständigt worden.

Lokalbahn von Dembica über Tarnobrzeg nach Nadbrzezie.

Ueber diese bereits in No. 6 S. 55 dieser Zeitung ad f) erwähnte Lokalbahn ist die Konzessionsurkunde im „Reichsgesetzblatt" vom 27. v. Mts. publizirt worden. Zu den bereits dort angeführten sind folgende Bestimmungen nachzutragen: Es wurde zugleich diese Konzession auf eine Abzweigung nach Rozwadow erstreckt und die Carl-Ludwigbahn verpflichtet, den Bau sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, demnach spätestens bis 29. Dezember 1887 zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Für die Einhaltung des Bautermins hat die Gesellschaft auf Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in pupillarsicheren Effekten Sicherheit zu leisten. Die Gesellschaft ist berechtigt, zur Kapitalsbeschaffung unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäten auszugeben. Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitals unterliegt der Genehmigung der Regierung. Die Gesellschaft darf dabei nebst den auf die Projektverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten auch die während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und den etwa bei der Kapitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Koursverlust in Anrechnung bringen. Die Dauer der Konzession ist bis zum 31. Dezember 1951, demnach mit 65 Jahren festgesetzt. Die Staatsverwaltung hat sich das Recht vorbehalten, die fertiggestellte Bahn jederzeit einzulösen. Der Einlösungspreis wird auf Grund des Reinertrages berechnet, der sich aus dem sieben-, beziehungsweise fünfjährigen Durchschnitte ergibt, muss aber mindestens der Annuität entsprechen, welche zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäten erforderlich ist. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für die Bahn eine getrennte Bau- und Betriebsrechnung zu führen. Zur Vermeidung der mit der selbständigen Aufstellung der getrennten Betriebsausgaben-Rechnungen verbundenen Schwierigkeiten wird jedoch gestattet, dass die Verrechnung der mit den übrigen unter der Verwaltung der Carl-Ludwigbahn stehenden Eisenbahnlinien gemeinsamen Betriebsauslagen unter den vom Handelsministerium für die Verrechnung der Auslagen der Jaroslau-Sokaler Lokalbahn genehmigten Modalitäten erfolgen kann. Den am 11. Januar vereinbarten Konzessionsbedingnissen ist zu entnehmen, dass die Bahn normalspurig, also mit einer Spurweite von 1,435 m, für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km anzulegen ist. Die Hauptstrecke von Dembica nach Nadbrzezie ist circa 84 km lang, zweigt am östlichen Ende des Station Dembica der Carl-Ludwigbahn ab und führt zunächst in östlicher Richtung bis zur Ortschaft Pustynia, sodann in vorherrschend nördlicher Richtung nächst den Ortschaften Brzeznica, Pustkow, Meziszow, Dabie, Tuszyma, Rzemien, Rzochow, Wojslaw, Mielec, Cyranka, Chorzelow, Malinie, Tuszow-Narodowy, Jaslany, Padew, Skopanie, Dabrowica, Chmielow nach Tarnobrzeg, woselbst zwischen dem genannten Orte und Mokrzyszow die Station Tarnobrzeg anzulegen ist. Von dieser Station in gleicher Richtung weiterführend, gelangt die Bahn in das Weichselthal und unter Benutzung desselben bis Nabrzezie, woselbst südöstlich des Ortes die gleichnamige Station anzulegen ist. Die circa 22,5 km lange Abzweigung nach Rozwadow beginnt an geeigneter Stelle der vorstehend beschriebenen Trace und führt in südöstlicher Richtung über Orliska, Zbydniow nach Rozwadow. Es handelt sich also im ganzen um den Bau von circa 106,5 km. Auf Verlangen der Staatsverwaltung wird, von der Station Nadbrzezie abzweigend, ein Schleppgleise zum Weichselflusse anzulegen sein. Die Bahn ist eingleisig zu bauen. Die erforderlichen Fahrbetriebsmittel werden aus dem Fahrparke der anschliessenden Hauptbahn entnommen. Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenklassifikation und alle auf den Frachttransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll. Die Regelung der Personen- und Frachtentarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Post, Telegraph, Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen, Beförderung von Schüblingen und Sträflingen, Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten; einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Ergänzung der Signalordnung.

Von den Ressortministerien der beiden Reichshälften wird zur Sicherung des Bahnverkehres, neben den von mehreren Verwaltungen auf ihren stärker befahrenen Strecken in der Einführung begriffenen Streckenblockirungen und centralen Weichen- und Signalisirungsanlagen, auch eine Modifikation und die Einheitlichkeit der Signalvorschriften angestrebt. Die Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen will auch die Sicherungsanlagen auf ihren Linien einheitlich gestalten und hierfür ein Normale aufstellen. Da sich geeignete Konstruktionen in kurzer Zeit wohl nicht gut erfinden lassen, musste man sich für ein bereits bestehendes System entscheiden. Es wurde jenes von Siemens & Halske gewählt, welche, indem sie der Verwaltung der Staatsbahnen ihre Konstruktion als Normale überliessen, zugleich dieser gegenüber auf ihre bezüglichen Patentansprüche verzichteten. Es dürfte aber, da es sich um die Anfertigung kostspieliger Modelle handelt, wohl keine andere Firma so leicht die Konstruktion von Siemens & Halske billiger herstellen können, als diese selbst.

Umlegung einer Wasserleitung infolge einer Ueberschwemmungsgefahr.

Die Ungarischen Staatsbahnen haben als Rechtsnachfolgerin der Alfölder Bahn die Stadt Szegedin wegen Vergütung der Kosten von 8523 fl. s. Nebengebühren für die infolge der Ueberschwemmung dieser Stadt behördlich angeordnete Umlegung der Eisenbahn-Wasserleitung geklagt. Diese Forderung wurde in allen drei Instanzen u. zw. in der letzten mit der Motivirung abgewiesen, dass die Ueberschwemmung ein sowohl Private als öffentliche Unternehmungen gleichmässig treffender unglücklicher Zufall war, für welchen und dessen Folgen die davon in erster Reihe getroffene Gemeinde selbst nach dem allgemeinen Rechtsgrundsatze: casus nocet domino keinerlei Entschädigung zu leisten hat.

Budapester Stadtbahn.

Rücksichtlich derselben ist der „N. Fr. Pr." zufolge ein Erlass des Kommunikationsministers an das hauptstädtische Munizipium gelangt. Der Minister erklärt, das Recht der Konzessionsverleihung stehe dem Gesetze zufolge ihm zu, während die Stadt nur bezüglich der Benutzung der Strassen mit dem Konzessionswerber zu paktiren hat. Die Stadtbehörde wird demgemäss aufgefordert, in Uebereinstimmung mit dem Protokoll über die bereits stattgehabte Konzessionsverhandlung, den Vertrag mit dem Konsortium Lindheim-Siemens-Balazs mit thunlichster Raschheit auszufertigen oder denselben doch soweit vorzubereiten, damit der Abschluss sofort erfolgen könne, nachdem der Minister des Innern über die jüngsthin in betreff des Rechtes der Konzessionsverleihung an ihn gerichtete Vorstellung entschieden haben werde. Bei diesem Anlasse tadelt der Minister, dass seitens der Stadt durch Aufwerfung von Formfragen, welche die Ausführung dieser nützlichen Linie verzögern, das Interesse des Verkehrs nutzlos geschädigt werde. Was ferner die Aufsicht über den Bau und den Betrieb dieser Dampfstrassenbahn betrifft, erklärt der Minister, dieselbe der Stadtbehörde überlassen zu wollen. In Hinsicht der Betriebs- und Fahrordnung endlich wird bestimmt, dass diesfalls ein besonderes Statut festzustellen und dem Ministerium zur Genehmigung vorzulegen sei.

Die Betriebsverträge der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dasselbe Blatt theilt über den Inhalt der mit der Lokaleisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Verträge (s. No. 2 S. 20 d. Ztg) folgendes mit: Die Staatsbahnen sicherten sich die Vergütung vom mindestens 1800 fl. pro Kilometer und Jahr bei den Niederösterreichischen Linien und ebenso bei der Linie Ziegenhals-Hannsdorf 1500 fl. Nach Ausscheidung dieser Minimalbetriebskosten erhalten die Aktionäre der Lokalbahngesellschaft eine Dividende bis 4½ pCt.; was darüber an Erträgnissen vorhanden sein sollte, wird unter die Staatsbahnen und die Lokalbahngesellschaft getheilt; jedoch darf die Summe, welche die Staatsbahnen erhalten, 45 pCt. der Bruttoeinnahmen nicht übersteigen. Aehnliche Betriebsverträge machten die

Staatsbahnen mit den anderen einzelnen Lokalbahnen, deren Betrieb sie übernehmen; so wurden für den Betrieb der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes 45 pCt. Betriebskosten mit einer Minimalgarantie von 1 800 fl. pro Kilometer festgesetzt.

Aussig-Teplitz, Aufforderung zur Tarifermässigung.

Die wegen dieser vom Handelsministerium an die Aussig-Teplitzer Bahn ergangenen Aufforderung (s. No 99 S. 1052 Jahrg. 1886 d. Ztg.) überreichte Beschwerde wurde vom Verwaltungs-Gerichtshofe verhandelt und abweislich beschieden. In der Begründung des Erkenntnisses wird im wesentlichen ausgesprochen: Unter Einlagen könne nur das eingezahlte Aktienkapital der Gesellschaft verstanden werden, nicht aber das aus Rücklässen an dem jährlichen Gewinne erzielte anderweitige Vermögen der Gesellschaft. Für die Auslegung, dass nur ein konstantes Erträgniss die Herabsetzung der Tarife bedingen könne, finde sich im Gesetze kein Anhaltspunkt, und es würde auch dann jede Grenze fehlen, wie lange die Regierung zuwarten müsste, um ihr Recht, die Herabsetzung der Tarife zu verlangen, auszuüben. Ebenso finde sich dafür, dass es auf den Durchschnittsertrag während der ganzen Konzessionsdauer ankomme, kein Anhaltspunkt im Gesetze.

Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Bau und Betriebe folgender Bahnen ertheilt, und zwar: dem Ferdinand Borosyani und Konsorten für eine die Station Radna-Lippa der Linie Budapest-Arad-Tövis der Königlich Ungarischen Staatsbahnen über Lippa mit der Station Temesvar der Linie Wien-Budapest-Orsova-Verciorova der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verbindende und von letzterer bis Bazias führende normalspurige Vizinalbahn, auf die Dauer eines Jahres; die der Stadt Höldmezö-Vasarhely s. Z. verliehene Vorkonzession für eine vom dortigen Bahnhofe der Linie Grosswardein-Essegg-Villany der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (früher Alföld-Fiumaner Bahn) abzweigende, der Gemarkung der Stadt entlang bis zum Körtvelyeser Theissufer führende normalspurige Strassenbahn mit Dampf- oder Pferdebetrieb ist auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert; ferner dem Reichstagsabgeordneten Dr. Franz Komlossy für eine von der Station Pöstyen (Pystyan) der Linie Galantha-Zsolna-Zwardon der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Waagthalbahn) abzweigende, über Kralova, Verbo, Brezova und Hradist nach Jabloncz führende normalspurige Vizinalbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Der Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs in Wien und die Eisenbahnen.

Einem in diesem Vereine über die Verkehrsmittel in Wien gehaltenen Vortrage entnehmen wir folgendes: An der Hand einer Tabelle führte der Vortragende aus, dass die Fahrgeschwindigkeit auf den Oesterreichischen Eisenbahnen geringer als anderwärts sei. Dagegen seien die Fahrpreise verhältnissmässig nicht theuer. Hinsichtlich der lokalen Fuhrwerke, wie Tramway und Fiaker, hob Redner hervor, dass die berechtigten Klagen des Publikums über diese Vehikel verstummen würden, wenn der Staat oder die Stadt ihnen nicht so viele Lasten auferlegen würden. Die Omnibusse und Einspänner seien hingegen nach verschiedener Richtung hin reformbedürftig. Auf das Projekt der Stadtbahn übergehend, gab er seiner Ansicht dahin Ausdruck, dass Wien noch nicht jenen geschäftlichen Verkehr besitze, um eine Stadtbahn überhaupt vertragen zu können. Dieser Anschauung, welche auf einige Opposition stiess, trat der Direktor der Aspangbahn, Herr de Lyro, mit Entschiedenheit entgegen. Er erklärte, dass er als Mitglied jener Enquete, welche im Handelsministerium in der Stadtbahnfrage tage, wohl in der Lage wäre, die grossen Vortheile zu erörtern, welche der Bau einer Stadtbahn für Wien haben würde, er halte es jedoch noch nicht für opportun, dass diese Angelegenheit schon heute eingehend besprochen werde. Herr de Lyro trat auch den Ausführungen des Referenten bezüglich der Eisenbahnen entgegen, indem er auf vielfache Unrichtigkeiten aufmerksam machte. Der Direktor der Wiener Baugesellschaft, Herr Bode, wies hauptsächlich darauf hin, dass unsere Bahnen Gebirgsbahnen seien und daher verhältnissmässig eine grössere Fahrgeschwindigkeit aufweisen, als in Deutschland und England. Eine Stadtbahn sei nothwendig, weil die Eisenbahnen dem Lokalbedarf nicht genügen können und den Bedürfnissen des Publikums nicht entsprechen. Diejenigen Bahnen, welche grösstentheils sich mit dem Lokalverkehre zu beschäftigen haben, die Süd- und Westbahn, können den überaus gesteigerten Anforderungen des Publikums in dieser Richtung nicht mehr entsprechen. Falls eine Stadtbahn nicht gebaut werden würde, so sei eine gänzliche Umgestaltung der jetzt unzureichenden Bahnhöfe nothwendig. Was die Pferdebahnen betreffe, so trage die Kommune an der Misère keine Schuld. Nur ein zweckmässiger Zonentarif ohne die Einführung einer Umsteigkarte könnte eine Ueberfüllung hintanhalten.

Die Szilágyságer Lokaleisenbahn.

Die Konzessionirung dieser Bahn wurde dem Abgeordnetenhause zur Kenntnissnahme vorgelegt. Dieselbe zweigt von der Station Nagy-Karoly der Ungarischen Nordostbahn ab und führt in einer Gesammtlänge von 128 km nach Zilah resp. mittelst einer Flügelbahn nach Szilagysomlyo; ihre grösste Steigung beträgt 10 ‰, die schärfste Radialkrümmung darf nicht kleiner als 250 m sein, die Stahlschienen müssen 22,3 kg schwer sein. Das vollständig gedeckte Anlagekapital besteht aus 1 150 000 fl. Stamm- und 1 500 000 fl. 6 pCt. Prioritätsaktien, welche letztere zum Kourse von 86½ pCt. von dem Bauunternehmer an Zahlungsstatt übernommen wurden. Der Betrieb dieser längstens Ende Dezember 1887 zu eröffnenden Bahn wird von der Ungarischen Nordostbahn geführt werden, welche den bezüglichen Vertrag nach dem Muster bereits abgeschlossen hat, wie solche von den Ungarischen Staatsbahnen mit ihren einmündenden Lokalbahnen geschlossen werden; eine Aenderung dieses Verhältnisses ist für den Fall in Aussicht genommen, wenn die Zilaher Lokalbahn bis nach Deés verlängert würde. Im übrigen sind für den Bau und Betrieb die Normalien der Lokalbahn Nyiregyháza-Mátészalka einzuhalten; doch sind die 9 Stationen und 3 Haltestellen so einzurichten, dass im Bedarfsfalle je 15 Militärzüge nach beiden Richtungen verkehren können.

Die Biharer Vizinalbahnen.

Die Unternehmung der im Biharer Komitate im Bau begriffenen Vizinalbahnen hielt am 23. Januar d. J. ihre erste zugleich konstituirende Generalversammlung ab. Nach Genehmigung der Statuten wurde konstatirt, dass diese Bahnen eine Gesammtlänge von 131 km haben und ein Anlagekapital von 3 875 000 fl. erfordern, welches in 1 550 000 fl. Stamm- und 2 325 000 fl. Prioritätsaktien zerfällt. Der Bau geht so rasch vorwärts, dass die Eröffnung sämmtlicher Linien im Sommer d. J. stattfinden wird.

Ein Vorbote des Orientbahnen-Anschlusses.

Es verdient bemerkt zu werden, dass bereits mit 1. April d. J. der direkte Anschluss des Orient-Expresszuges an die Serbische Staatsbahn aktivirt werden wird. Wie Dorn's „Volkswirthschaftliche Wochenschrift" berichtet, soll ein Schlafwagen des jeden Freitag in Belgrad ankommenden Orient-Expresszuges dem Zuge der Serbischen Staatseisenbahn angehängt und bis Nisch gefahren werden, von welcher Station aus die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft einen regelmässigen Postverkehr nach Sarembei etabliren wird. Während des Aufenthaltes in Nisch werden die mit diesem Zuge Reisenden im Schlafwagen selbst übernachten können. Die Rückfahrt findet jeden Sonnabend in Belgrad Anschluss an den Orient-Expresszug.

Auszug aus den organischen Bestimmungen für das Eisenbahn- und Telegraphenregiment in Oesterreich.*)

Nach diesen Bestimmungen ist das Eisenbahn- und Telegraphenregiment theils zur Versehung des Eisenbahn-, theils zur Versehung des Telegraphendienstes im Felde bestimmt. Der Eisenbahndienst des Regiments umfasst: 1. Die Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnen; 2. die Theilnahme bei der feldmässigen Anlage neuer Bahnstrecken; 3. die Einleitung und provisorische Besorgung des Betriebes auf okkupirten und wiederhergestellten Bahnen oder auf neu angelegten Bahnstrecken; 4. die Unbrauchbarmachung von Eisenbahnen. Die unter 1 und 4 angeführten Arbeiten liegen ausschliesslich den Eisenbahnkompagnien ob. Zur Anlage neuer Bahnstrecken werden auch andere Kräfte (Truppen, Civilarbeiter, Bauunternehmungen) verwendet. Der Bahnbetrieb wird von den Eisenbahnkompagnien nur bis zum Eintreffen der zur eigentlichen Betriebführung bestimmten Militäreisenbahn-Betriebsabtheilungen übernommen. Der Telegraphendienst des Regiments umfasst: 1. Die Herstellung und den Betrieb der im Bereiche der operirenden Armee jeweilig erforderlichen Feldtelegraphen-Verbindungen und das seinerzeitige Abbrechen derselben; 2. die Herstellung und den Betrieb neuer halbpermanenter Linien zum Anschluss des Feldtelegraphen an das permanente inländische Netz, sowie die Wiederherstellung und Inbetriebsetzung zerstörter stabiler Telegraphenleitungen im Etappenbereich der Armee; 3. die Unbrauchbarmachung von Telegraphenverbindungen. Im Frieden besteht das Eisenbahn- und Telegraphenregiment aus dem Regimentsstabe und zwei Bataillonen zu je vier Kompagnien und aus einem Ersatz-Bataillonscadre. Die Bataillone führen die Nummern 1 und 2, die Kompagnien die Nummern 1 bis 8. Im Kriege wird der Bataillonsverband aufgelöst und es werden aus dem Regimente formirt: acht Eisenbahnkompagnien mit den Nummern 1 bis 8, drei Feldtelegraphen-Direktionen erster Linie, drei Feldtelegraphen-Direktionen zweiter Linie, 45 Feldtelegraphen-Abtheilungen

*) Zur Ergänzung der in No. 4 S. 37 dieser Zeitung hierüber enthaltenen Notiz. Die Redaktion.

mit den Nummern 1 bis 45; drei Gebirgstelegraphen-Abtheilungen mit den Nummern 1 bis 3, ein Ersatzbataillon, bestehend aus einer Stabsabtheilung und zwei Ersatzkompagnien mit den Nummern 1 und 2. Jede Kompagnie des Eisenbahn- und Telegraphenregiments formirt: eine Eisenbahnkompagnie zu vier Zügen, welche derart ausgerüstet wird, dass entweder jeder Zug oder die nach Bedarf zu bildenden Arbeitsgruppen selbständig verwendet werden können; weiter: jede der Kompagnien No. 1 bis 7 je sechs Feldtelegraphen-Abtheilungen, die achte Kompagnie die Feldtelegraphen-Abtheilungen No. 43, 44 und 45, dann drei Gebirgstelegraphen-Abtheilungen. Nach der Mobilisirung des Regiments wird der Regimentskommandant nebst seinem Adjutanten im Hauptquartier des Armee-Oberkommandos eingetheilt und dem Chef des Feldeisenbahnwesens zur Verfügung gestellt. Die administrative Leitung des Regiments geht in diesem Falle an den Kommandanten des Ersatzbataillons über. Von den Bataillonskommandanten übernimmt im Falle der Mobilisirung des Regiments der eine das Kommando des Ersatzbataillons und die administrative Leitung des Regiments, der zweite nebst seinem Adjutanten wird im Hauptquartier des Armee-Oberkommandos eingetheilt und dem Chef des Feldeisenbahnwesens zur Verfügung gestellt. Die Subalternoffiziere des Eisenbahn- und Telegraphenregiments bilden für sich einen Konkretualstand. Die Hauptleute und Stabsoffiziere rangiren in Bezug auf ihre Beförderung gleich jenen des Pionierregiments und der Jägertruppe im Konkretualstande der Infanterie. Die Berufsoffiziere werden vorwiegend der Geniewaffe und dem Pionierregimente entnommen, ausserdem können auch Zöglinge des letzten Jahrganges der technischen Militärakademie bei ihrem Eintritte in das Heer zum Eisenbahn- und Telegraphenregimente eingetheilt werden. Der Stand an Offizieren in der Reserve ist im allgemeinen mindestens bis zu jener Höhe anzustreben, welche sich aus dem Unterschiede zwischen dem Friedens- und Kriegsstande an Offizieren, ohne Unterschied der Charge nebst einem Zuschlag von 20 pCt. des Kriegsstandes ergibt. Sollte es nicht möglich sein, den Bedarf an Offizieren und Kadett-Offiziers-Stellvertretern für die Feldtelegraphen-Formationen aus dem Stande des Eisenbahn- und Telegraphenregiments vollständig zu decken. so können solche Offiziere aus dem Reservestande der übrigen Waffen, eventuell Offiziere „ausser Dienst“ und der Landwehren herangezogen werden, welche vermöge ihres Lebensberufes die Eignung für die Verwendung beim Feldtelegraphen besitzen. Dieselben werden vom Telegraphenbüreau des Generalstabes evident geführt. Das Eisenbahn- und Telegraphenregiment erhält seine Rekruten aus allen Theilen der Monarchie.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die ersten Tage der abgelaufenen Woche herrschte eine Panik auf der Börse, wie sie seit Langem nicht vorgekommen ist. Eine ganze Reihe politischer Meldungen drängte sich ihr auf und rief Bedenken wach, die eine durchgreifende Baisse aller Werthpapiere zur Folge hatte. Davon wurden Bahnpapiere noch am wenigsten berührt, weil man sich von den Militärrüstungen, den Truppendislocirungen und den Aufkäufen von Hafer und anderer Verproviantirung eine Erhöhung der Bahneinnahmen verspricht, doch wurden die eine Staatsgarantie geniessenden Bahnen wegen des grossen Kreditbedarfes der Monarchie für die Rüstungen noch etwas niedriger taxirt. So notiren schon nach einiger Erholung zu Ende der Woche doch noch immer niedriger und zwar: Nordbahn 2325, Carl-Ludwigbahn 198,25; Lemberg-Czernowitzer 224; Nordwestbahn 163; Elbethalbahn 157,75; Rudolfbahn 184; Siebenbürgerbahn 180; Staatsbahn 244,25; Südbahn 94,25; Ungarische Nordostbahn 163,25 und Ungarische Westbahn 163,75. In Prioritäten war trotz des flüssigen Geldstandes fast gar kein Geschäft.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern. Mit dem Rundschreiben vom 1. d. Mts. No. 539 hat die geschäftsführende Direktion die neu aufgestellten Kilometerzeiger No. 20, 39, 70, 113 und 114 sowie den IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 45 und den V. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern ausgegeben.

Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen. Mit dem Rundschreiben vom 1. d. Mts. No. 549 hat die geschäftsführende Direktion die neu aufgestellten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 28 und 70 ausgegeben. Zur Ausgabe eines Nachtrages zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen lag genügendes Material zur Zeit nicht vor.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 33 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der technischen Kommission, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 505 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der technischen Kommission, betreffend die Frage der Publikation der Arbeiten der Subkommission für die Ausarbeitung der neuen Fassung der §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 526 vom 1. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Dienst-Depeschenverkehr beigetretenen Vereins-Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über den Dienst-Depeschenverkehr (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 539 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 549 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Prüfung der Höhe des Schadens durch den Richter und Anfechtung der ausgesetzten Rente durch den Betroffenen.** Aus den Entscheidungsgründen: „§ 7 des R.-Haftpflichtgesetzes verordnet in seinem Absatz 1 insofern übereinstimmend mit § 260 Civ.-Pr.-Ordn., dass das Gericht über die Höhe des Schadens unter Würdigung aller Umstände nach freiem Ermessen zu erkennen hat und bestimmt sodann erst im Absatz 2, dass der Verpflichtete jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern kann, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hätten, inzwischen wesentlich verändert sind. Zunächst hat also das Gericht vor Festsetzung der Rente im Hinblick auf § 3 Nr. 2 zu prüfen, welchen Erwerb der Verletzte künftig gemacht haben würde, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre. Bei dieser Prüfung wird eine volle Gewissheit nicht zu erlangen, vielmehr nur festzustellen sein, welche Einnahmen der Verletzte unter Zugrundelegung seiner Erwerbsverhältnisse zur Zeit der Verletzung nach den Regeln der Erfahrung mit Wahrscheinlichkeit ohne das Dazwischentreten des Unfalles erwarten durfte. Mag nun auch regelmässig anzunehmen sein, dass der Verletzte denjenigen Erwerb, welchen er zur Zeit des Unfalles hatte, bis zu seinem Lebensende behalten haben würde, so können doch schon bei der Zubilligung der Rente mancherlei Umstände vorliegen, welche einen früheren Wegfall oder eine frühere Minderung jenes Erwerbes sicher oder mindestens nach dem natürlichen Laufe der Dinge wahrscheinlich erscheinen lassen. Dass solche Umstände von dem Prozessgerichte bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind, sofern sie vor der Festsetzung der Rente zur Sprache kommen, insbesondere von dem Verpflichteten mit ausreichendem Beweisantritte vorgebracht werden, kann nach den angezogenen Vorschriften des Haftpflichtgesetzes einem Bedenken nicht unterliegen. Wenn der Berufungsrichter den Beklagten auf die Möglichkeit, künftig eine Herabsetzung der Rente herbeizuführen verweist; so übersieht er, dass der Absatz 2 zu § 7 a. a. O. das Eintreten solcher Umstände im Auge hat, welche sich zur Zeit der Zuerkennung der Rente noch nicht übersehen und würdigen liessen.“ (Erk. des VI. Senats des Reichsgerichts vom 8. November 1886. Rep. 198/86; Jurist. Wochenschrift 1886, S. 417 f.)

Vermischtes.

Vom Hudson-Tunnel in Newyork.

Bereits mehrere Jahre sind verflossen, schreibt die „Deutsche Bauzeitung“, ohne dass über den heutigen Stand des kühnen Unternehmens irgend etwas Sicheres in der Oeffentlichkeit verlautet hätte; nicht einmal, dass man sicher wusste, ob die Arbeit überhaupt im Gange, ob sie zeitweilig zum Stillstand gekommen sei.

Jetzt lesen wir in einem Amerikanischen Fachblatte, dass die fertig gestellten Strecken von etwa 700 m Länge (gegen 2 . 1 650 = 3 300 m, um welche es sich überhaupt handelt) seit lange voll Wasser stehen, dass aber gehofft werde, die — aus Mangel an Geldmitteln zum Stillstand gekommene — Arbeit bald wieder aufnehmen und sie in etwa 2 Jahren vollenden zu können.

Aus dem, was das Blatt hinzufügt, geht indess hervor, dass es um solche Aussichten einstweilen recht schwach bestellt ist. Das in sich gesunde und ertragsfähige Unternehmen sei Gegenstand von Spekulationen grossen Stils geworden und es wäre eben dadurch die Beschaffung der nöthigen Geldmittel auf grosse Schwierigkeiten gestossen. Die bisherigen Ausgaben beliefen sich auf mehr als 4 Millionen Mark; etwa 9 Millionen Mark würden noch zur Vollendung erfordert. Selbst diese grosse Summe erscheine hinsichtlich ihres Ertrags gesichert; sie sei aber kaum zu beschaffen, so lange es nicht gelänge, das Spekulantenthum von der Sache abzudrängen. Es würde daher erwünscht sein, die gegenwärtige Gesellschaft zu stürzen, und an ihre Stelle die Bahngesellschaften treten zu sehen, welche an dem Bau des Tunnels ein wesentliches Interesse hätten.

Beiblatt zu No. 10 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 5. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Sächsische Staatsbahnen. Die unter dem 21. Dezember v. J. bekannt gegebenen Betriebsstörungen durch Schnee sind — wie mit Bezugnahme auf § 14 des Wagenregulativs nachträglich veröffentlicht wird — seit 12. Januar l. J. auf allen Linien beseitigt.

Dresden, am 31. Januar 1887. (274)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 6. bezw. 15. Februar l. J. treten für die Beförderung von Strohmasse, Strohstoff, Strohteigmasse und Strohzellstoff in Wagenladungen von 5000 kg und 10000 kg ab Krauchenwies, Lahr, Gengenbach und Mannheim nach verschiedenen Schweizerischen Stationen Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und das diesseitige Tarifbüreau. (275)

Karlsruhe, den 1. Februar 1887.
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Februar l. J. kommen für die Beförderung von Getreide, Getreideabfällen, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz, Mohnsamen und Oelsaaten in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre zwischen Basel Bad. B. und einigen Ostschweizerischen Stationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpedition Basel und das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 1. Februar 1887. (276)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 6 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif (Main-Neckarbahn-Badischer Verkehr) gelangt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. der IV. Nachtrag zur Einführung; derselbe enthält neben Frachtsätzen für neu einbezogene Stationen, theilweise geänderte Frachtsätze für Lindau und Pfullendorf sowie Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Karlsruhe, den 1. Februar 1887. (277)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Zu den vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einschliesslich der Hoyaer, der Unterelbeschen und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits bezw. zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits werden mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. neue Nachträge (III) herausgegeben.

Dieselben enthalten u. a. und zwar:

a) der Nachtrag zum Tarif Hannover-Berlin abgeänderte, theils erhöhte, theils ermässigte Entfernungen für die Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. D., Kamenz und Zittau im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Hannover und der Unterelbeschen Eisenbahn, ferner anderweite Frachtsätze für Bremen im Verkehr mit einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Berlin, sowie abgeänderte Stückgut-Frachtsätze im Verkehr mit Berlin (Potsd. Bhf.) und Westend.

b) der Nachtrag zum Tarif Oldenburg-Berlin neue Frachtsätze für die Station Vechta der Oldenburgischen Bahn im Verkehr mit den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. D., Kamenz und Zittau, sowie anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. D., Kamenz und Zittau des Direktionsbezirks Berlin.

Soweit durch die abgeänderten Entfernungen bezw. Frachtsätze Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 20. März d. J. in Kraft.

Die neuen Nachträge sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 31. Januar 1887. (278)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Für den Transport der im 28. Tarifnachtrage in den Ausnahme-Tarifen XXXIV bis XXXVI genannten Artikel Wolle, Spiritus und Talg von Stationen der Rjaschsk - Morschansker Bahn nach Deutschen Verbandstationen gelten die Frachtsätze ab Koslow (K. W. R. E.) transit nach den Schlesischen Verbandstationen auch für diejenigen Grenzübergangspunkte, welche nach der Nachweisung B im 2. resp. 11. Tarifnachtrage für Koslow (K. W. R. E.) loko massgebend sind. Es ist daher in den genannten Ausnahmetarifen die Routenstation Wirballen zu streichen und dafür Dünaburg zu setzen. Nach Massgabe der Leitungsvorschriften des rubrizirten Verbandes dürfen demnach die Transporte ab Dünaburg nach Schlesischen Verbandstationen sowohl über Wirballen wie auch über Bialystock-Warschau-Sosnowice befördert werden.

Bromberg, den 22. Januar 1887. (279)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Vom 10. Februar d. J. ab wird die Station Rosswein in den widerruflichen Ausnahmetarif für Mehl, gültig vom 1. August 1886, einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 29. Januar 1887. (280)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Verbandsverkehre** mit Oesterreich-Ungarn wird mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. der Nachtrag I zum Gütertarif, Theil IV, Heft No. 1 (Ausnahmetarif für Holz und Rinden) vom 1. Januar 1887 ausgegeben, welcher Berichtigungen, ferner Frachtsätze für die Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält.

Derselbe kann von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 25. Januar 1887. (281)
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für Gypstransporte in Wagenladungen von 10000 kg von Crailsheim W. B. nach Würzburg Bad. B. wird mit sofortiger Wirkung ein Frachtsatz von 0,44 Mark für 100 kg angewendet.

Karlsruhe, den 30. Januar 1887. (282)
Generaldirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. kommen für die Beförderung von **Petroleum** und **Naphta** bei Auflieferung in vollen Wagenladungen von mindestens je 10000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief im Verkehre zwischen den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Bremerhaven, Geestemünde und Harburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahn, der Station Cuxhaven der Unterelbe'schen Eisenbahn, der Station Hamburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und der Station Lübeck der Lübeck - Büchener Eisenbahn andererseits, ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 31. Januar 1887. (283)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Westschweiz. Mit Gültigkeit ab 15. März dieses Jahres ist ein Berichtigungsblatt zu dem am 1. Dezember vorigen Jahres eingeführten Nachtrage I zum Saarkohlentarife No. 14 erschienen, welches erhöhte Frachtsätze für St. Sulpice, Station der Traversthal - Regionalbahn, sowie für die Bulle-Romontbahnstationen enthält.

Köln, den 30. Januar 1887. (284)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. Nachtrag III zu dem direkten Transittarif für Frachtgüter zwischen Stationen der Französischen Nord- und Westbahn einerseits und Basel andererseits vom 1. August 1881 kommt am 15. k. Mts. zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Beschränkungen in der bisherigen Klassifikation, die Aufhebung der Frachtsätze

für Comines und neue Frachtsätze für Le Tréport. Bis zur Ausgabe des Nachtrags ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft über denselben.

Strassburg, den 31. Januar 1887. (285)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt a/M. etc. - Bayerischer Verkekr. Am 1. Februar ist der Nachtrag II zum Frankfurt a/M. etc. - Bayerischen Tarif vom 1. Oktober v. J. in Kraft getreten.

Durch denselben kommen geänderte Stationstarife für die Stationen Augsburg, Kufstein, Möttingen, Neuulm, Obergriesbach und Frankfurt a/M., Main-Neckarbahnhof, Aenderungen in den Ausnahmetarifen für Steinkohlen, Steine des Sp.-T. III, Spiritus, Roheisen, Palmkernöl, eine Neuauflage der Ausnahmetarife für rohe Steine, Petroleum und Roherze, sowie neue Frachtsätze für Heu und Stroh zur Einführung.

Durch diesen Nachtrag treten neben verschiedenen Ermässigungen einzelne Tariferhöhungen ein. Soweit dies der Fall ist, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März cr. in Geltung.

Frankfurt a/M., den 1. Februar 1887. (286)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Kohlen - Verkehr von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrhein. und rechtsrh.) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg. Die laut Ausnahmetarifs vom 1. September 1884 nebst Nachtrag 1 bestehenden Frachtsätze für den Verkehr nach Strausberg finden vom 10. Februar 1887 ab auch für den Verkehr nach Rüdersdorf Anwendung.

Köln, den 31. Januar 1887. (287)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kohlen - Extrazugsverkehr nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn via Dalheim. Zum Ausnahmetarife vom 20. August 1886 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in vertraglichen geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 000 kg von Zechen und Kokereien des Ruhrgebiets nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn via Dalheim tritt am 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung der Tarifbestimmungen bezüglich der Zahl der Empfangsstationen, für welche in einer geschlossenen Sendung Transporte enthalten sein dürfen, sowie die Aufnahme der Station Bottrop K. M. des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und der Station Weitmar des Direktionsbezirks Elberfeld in den Tarif.

Köln, den 31. Januar 1887. (288)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafen-Verband. Zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II — Heft 2 tritt am 15. Febr. l. J. der Nachtrag XII in Kraft, welcher eine Aenderung des Artikelverzeichnisses enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, erhältlich. (289RM)

Galizisch-Polnischer Verband-Verkehr. Reaktivirung der Verband-Tarife. Die mit den diesseitigen Kundmachungen vom 29. Dezember 1886 und 14. Januar 1887 No. 10904/86 publizirte Aufhebung der Tarife für den rubrizirten Verkehr zum 1/13. Februar a/n. St. 1887

Centralblatt (vide Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiff. der Oesterr.-Ung. Monarchie No. 1 vom 4. Januar 1887 Seite 45 resp. No. 10 vom 22. Januar 1887 Seite 211);

Vereinszeitung (vide Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen No. 1 vom 5. Januar 1887 Seite III, Post No. 47 resp. No. 6 vom 22. Januar 1887 Seite 1, Post No. 177, — 1887)

wird hiermit zurückgezogen und bleiben somit sowohl der Ausnahmetarif für Borstenvieh, gültig vom 20. November n. St. 1883, als auch der Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc., dann Zucker aller Art vom 1. August n. St. 1886 in ihrem ganzen Umfange in Wirksamkeit.

Wien, den 29. Januar 1887. (290)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich
Namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburgische Südbahn (Ludwigslust - Neubrandenburg - Friedland). Am 1. Februar cr. tritt für den Personenverkehr der Gesammtstrecke Ludwigslust - Friedland ein neuer Lokaltarif in Kraft. Durch denselben gelangen die für die einzelnen Strecken Parchim-Ludwigslust, Parchim-Neubrandenburg, Neubrandenburg - Friedland bestehenden Lokaltarife wie auch der Tarif für den Wechselverkehr der genannten Bahnen zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, durch welche auch Verkaufsexemplare (à 70 ₰) zu beziehen sind.

Berlin, den 27. Januar 1887. (291)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Thüringischer Verbands - Personen-Verkehr. Vom 15. März d. J. ab kommen die direkten Billets Gotha-Cölleda und Gotha-Sömmerda über Erfurt-Straussfurt nicht mehr zur Ausgabe.

Erfurt, den 1. Februar 1887. (292)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1887 bis 1. April 1888 soll im Submissionsverfahren vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. Februar l. J. Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Franko-Einsendung von 70 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 22. Januar 1887. (293)
Grossherzogliche Direktion.

Verdingung von Droguen, Glas etc. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen Produkten, Droguen, Glassorten, Farben, Oele etc, und zwar:

Loos 1. umfassend 600 kg Wiener und 1 200 kg gewöhnlichen Bimstein, 370 kg Borax, 250 kg Burgunderharz, 780 kg Colophonium, 1 000 kg Kienruss, 9 540 kg Schlemmkreide, 2 100 kg Goldoker, 120 kg Salmiak, 600 kg Spachtelfarbe, 1 150 kg Umbra,

Loos 2. umfassend 575 kg Leim, 140 kg Schellack und 1 300 l Spiritus,
Loos 3. 3 600 kg Bleiweiss,
„ 4. 5 500 „ Asphaltlack,
„ 5. 1 660 „ Terebine,
„ 6. 6 250 „ Cap. mortuum.
„ 7. umfassend 3 500 Bogen Sandpapier, 760 kg Schmirgel und 53 500 Bogen Schmirgelleinen,
Loos 8. 82 kg Schwämme,
„ 9. 5 800 kg Terpentinöl.
„ 10. 40 000 „ Leinöl,
„ 11. 2 000 „ Zinkweiss,
„ 12. 760 qm weisses einfaches Glas,
Loos 13. 1 520 qm weisses Doppelglas,
Loos 14. 135 qm weisses mattes Doppelglas,
Loos 15. 125 qm farbiges Glas

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Produkten, Droguen, Oelen, Glas etc. Gruppe VII

bis zum Eröffnungstermine am
Sonnabend, den 19. Februar 1887,
Vormittags 10 Uhr
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 19. März d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 28. Januar 1887. (294)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 11. 1887.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifugung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Februar 1887.

Inhalt:

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Durch Kundmachung des Oesterreichischen Handelsministers vom 1. Februar 1887 werden die „Bestimmungen der Artikel I und II des Schlussprotokolles der II. internationalen Konferenz zu Bern vom 15. Mai 1886, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen", in Wirksamkeit gesetzt.

Diese Kundmachung lautet: Die nachstehenden Bestimmungen der Artikel I und II des von den Delegirten der K. K. und der Königlich Ungarischen Regierung, dann der Regierungen des Deutschen Reiches, Frankreichs, Italiens und der Schweiz zu Bern am 15. Mai 1886 unterzeichneten und von Seite der K. K. Oesterreichisch-Ungarischen gemeinsamen Regierung unter dem 22. Dezember 1886 genehmigten Schlussprotokolles der II. internationalen Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, werden mit dem Beifügen kundgemacht, dass diese Bestimmungen mit 1. April 1887 in Wirksamkeit treten.

		Maximum mm	Minimum mm
	Artikel I.		
	Die Spurweite der Bahngleise, zwischen den inneren Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Gleisen auf geraden Strecken nicht unter .	—	1 435
	betragen, und in Kurven, einschliesslich der Spurerweiterung, das Mass von .	1 465	—
	nicht überschreiten.		
	Artikel II.		
	Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.		
	(Die hiernach angegebenen Maximal- und Minimalmasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besondern in Klammern beigefügten Masse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.)	mm	mm
§ 1.	Radstand neu zu erbauender Güterwagen	—	2 500
	Die Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle. Die Wagen, welche wegen eines zu grossen festen Radstandes auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden zurückgewiesen. Die bezüglichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den betheiligten Staaten bekannt zu geben.		
§ 2.	Abstand der Räder einer Achse, gemessen zwischen den innern Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile	1 366	1 357
	Die zur Zeit vorhandenen Wagen der Französischen Staatsbahnen und Französischen Westbahnen, bei welchen der Abstand der Räder einer Achse mehr als 1 366 mm beträgt, ohne jedoch 1 370 mm zu überschreiten, werden bis zum Ende des Jahres 1893 zum Uebergang auf die Bahnen der betheiligten Staaten unter der Bedingung zugelassen, dass die Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze (§ 5) nicht weniger als 1 408 mm und nicht mehr als 1 422 mm ist. Es besteht jedoch keine Verpflichtung,		

solche Wagen im Zuge mit Personenbeförderung einzustellen. mm mm

§ 3. Breite der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile 150 130

Zulässiges Minimum für bestehendes Material unter der Bedingung, dass der Abstand der Räder (§ 2) mindestens 1 360 mm betrage . . . . — (125)

§ 4. Spielraum der Spurkränze, nach der Gesammtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1 440 mm 35 15

§ 5. Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze, gemessen 10 mm unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1 500 mm Entfernung der Laufkreise 1 425 1 405

§ 6. Höhe der Spurkränze bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Gleise, von Schienenoberkante vertikal gemessen 36 25

§ 7. Stärke der Radreifen der Wagenräder, im schwächsten Punkte der Lauffläche gemessen . . . . — 20

§ 8. Schalengussräder sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.

Anmerkung: Es besteht keine Verpflichtung, Wagen mit Schalengussrädern in Züge einzustellen, welche mit einer grössern Fahrgeschwindigkeit als 45 km in der Stunde befördert werden.

§ 9. Elastische Zug- und Stossapparate müssen an beiden Stirnseiten der Wagengestelle angebracht sein.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für spezielle Transporte verwendet werden.

§ 10. Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertikal gemessen 1 065 1 020

Zulässiges Mass für bestehendes Material . . . . (1 070) —

Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.

§ 11. Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen . . . . — 940

Zulässiges Mass für bestehendes Material . . . . — (900)

Anmerkung: Es besteht keine Verpflichtung, Wagen, bei welchen die Höhenlage der Buffer weniger als 940 mm beträgt, in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

§ 12. Abstand der Buffer, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares . . 1 760 1 710

Für Fahrzeuge, bei welchen der Abstand der Buffer geringer ist als 1 720 mm, muss der Durchmesser der Bufferscheiben (§ 13) mindestens 350 mm betragen.

Zulässige Masse für bestehendes Material . . . . (1 800) (1 700)

§ 13. Durchmesser der Bufferscheiben — 340

Zulässiges Mass für bestehendes Material . . . . — (300)

§ 14. Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen, bezw. den an denselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückten Buffern parallel mit der Längsachse des Wagens gemessen, zu beiden Seiten des Zughakens, zwischen diesem und dem Rande der Bufferscheibe, in einer minimalen Breite von 400 mm . . . . . . — 300

Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.

§ 15. Vorsprung der Buffer über den Zughaken, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückten Buffers, parallel mit der Wagenachse gemessen 400 300

Zulässige Masse für bestehendes Material:

Personenwagen . . . . (430) —

Güterwagen . . . . (430) (223)

§ 16. Länge der Kuppelungen, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen . . . . mm 550 mm 450

Für bestehendes Material werden keine Masse festgesetzt.

§ 17. Kleiner Durchmesser des Querschnitts der Kuppelungsbügel (Einhängbügel) am Berührungspunkt des Zughakens 35 30

Zulässige Masse für bestehendes Material:

Güterwagen . . . . — (25

Personenwagen . . . . — (22

§ 18. Sicherheitskuppelungen. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfende mit einer oder zwei Sicherheitskuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten.

§ 19. Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenoberkante bei vollbelasteten Wagen, sofern die Kuppelungen nicht aufgehängt werden können . . . . — 75

§ 20. Jeder Personen- oder Güterwagen muss mit Tragfedern versehen sein.

§ 21. Die Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, dass sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden.

§ 22. Die Bremsersitze an den Güterwagen müssen so konstruirt sein, dass, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremsersitze hinter der eingedrückten Bufferfläche zurücksteht.

Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnebene der Buffer . . — 40

Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.

§ 23. Wagen, welche wegen ihrer Querschnittmasse auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden vom internationalen Verkehr ausgeschlossen. Die bezüglichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den betheiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 24. Jeder Wagen muss nachstehende Bezeichnungen tragen:

1. die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
2. eine Ordnungsnummer;
3. die Tara oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschliesslich Räder und Achsen;
4. die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen;
5. den Radstand, wenn derselbe über 4 500 mm beträgt; diese Bestimmung bezieht sich blos auf neu zu erbauendes Material;
6. eine spezielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind.

§ 25. Die Schlösser der dem internationalen Verkehr dienenden Personenwagen, insofern die Thüren dieser Wagen überhaupt mittelst eines Schlüssels verschliessbar sind, sollen entweder dem einen oder dem anderen der beiden Schlüsseltypen entsprechen, welche in der Zeichnung der Doppelschlüssel dargestellt sind.

Der Königlich Ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter Einem die gleiche Verfügung für die Eisenbahnen in den Ländern der Ungarischen Krone.

Bacquehem m. p.

Gleichzeitig ist folgende Verordnung des Handelsministers vom 1. Februar 1887, betreffend die Konstruktion der Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel publizirt worden:

Mit Bezug auf die Kundmachung vom heutigen Tage über die Bestimmungen der Artikel I und II des Schlussprotokolles der II. internationalen Konferenz zu Bern vom 15. Mai 1886, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, werden unter Aufhebung aller entgegenstehenden Anordnungen, insbesondere jener im § 24 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879, R.-G.-Bl. No. 19, betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projekte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen, die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

§ 1. Die Entwürfe für neu anzuschaffende Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel (Lokomotiven, Wagen u. s. w.) sind vor der Bestellung ausnahmslos dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Das Gleiche gilt auch für den Umbau vorhandener Fahrbetriebsmittel, wenn hierdurch eine Aenderung der Type herbeigeführt wird.

Bei Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln auf Grund solcher Typenpläne, welche ohne bestimmte Einschränkung bereits genehmigt worden sind, genügt die Anzeige von der beabsichtigten Anschaffung unter Hinweis auf die erfolgte Genehmigung der Pläne.

§ 2. Bei Aufstellung der im § 1 bezeichneten Entwürfe sind die für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geltenden obligatorischen Bestimmungen, wie diese nach Inhalt der technischen Vereinbarungen des Vereines über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, redigirt von der technischen Kommission des Vereines nach den Beschlüssen der am 19/20. Mai 1882 in Graz und am 28/30. Juli 1886 in Salzburg abgehaltenen Technikerversammlungen vorliegen, strengstens einzuhalten. Abweichungen hiervon sind bei der Vorlage der Entwürfe besonders zu begründen und bedürfen zu ihrer Ausführung in jedem einzelnen Falle der besonderen Bewilligung des Handelsministeriums.

§ 3. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Der Königlich Ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikation, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter Einem die gleiche Verfügung für die Eisenbahnen in den Ländern der Ungarischen Krone.

Bacquehem m. p.

Die Berliner Stadtbahn im ersten Jahrfünft.

Zum 7. Februar als dem Tage, an welchem vor 5 Jahren (1882) die Berliner Stadtbahn dem Betriebe übergeben wurde, bringt das „Centralblatt der Bauverwaltung“ folgenden Rückblick auf die Entwickelung des für das Berliner Verkehrsleben so bedeutungsvollen Unternehmens.

Als der erste Gedanke der Erbauung einer Stadtbahn auftauchte, da erschien er wohl kühn und gewagt, aber er war richtig und fiel auf fruchtbaren Boden. Wenn trotzdem Jahre vergingen, ehe er greifbare Gestalt annahm, so lag dies gewiss weniger an dem guten Willen seines Urhebers, als an dem langsamen Eindringen eines so kühnen Planes in das Bewusstsein des Volkes bis zur vollkommenen Klarheit. Dann aber schritt man mit Begeisterung ans Werk, und schon war alle Hoffnung vorhanden, den stolzen Bau in möglichst kurzer Zeit vollendet zu sehen, als unter dem Einfluss einer allgemeinen ungünstigen Geschäftslage auch über dieses Unternehmen Verwickelungen und Gefahren hereinbrachen, die es zu einem wahren Schmerzenskinde seiner Zeit stempelten, ja vielleicht alle schönen Hoffnungen zu Grabe getragen haben würden, wenn nicht die starke Hand des Staates das gefährdete Unternehmen gestützt und unter sicheres Dach gebracht hätte. Von den damaligen bitteren Kämpfen im Publikum und Parlamente wollen wir heute schweigen. Der Staat erwarb schliesslich das Unternehmen zum Eigenthum, vollendete es und gab ihm die Gestalt, in der wir es seit einem Jahrfünft in Wirksamkeit sehen.

Es gehört sicher viel Sachlichkeit und Ueberblick dazu, um ein richtiges Urtheil über die Leistungen der Stadtbahn abzugeben, weil sie die Interessen vieler zu nahe berührt, als dass nicht auch unbefriedigt gebliebene persönliche Wünsche die Beurtheilung hier und da beeinflussen sollten; immerhin aber wird man zugeben müssen, dass die Stadtbahn in ihrer Gesammtheit und in den Leistungen dieses ersten Jahrfünfts alle gehegten Erwartungen wohl erfüllt hat und mehr noch für die Zukunft einer günstigen Entwickelung entgegengeht.

Der Ortsangehörige und vielleicht auch weitere Kreise sind gewohnt, den Werth der Stadtbahn nach ihren Leistungen lediglich im Stadtverkehr zu bemessen, ohne dabei zu beachten, dass sie auch in hervorragender Weise dem Fernverkehr dient. Aber auch wenn man sich in seinen Betrachtungen nur auf den Orts-Personenverkehr beschränkt, so darf man nicht bei der Stadtbahn allein stehen bleiben, sondern muss nothgedrungen den Personenverkehr der Ringbahn mit in Rechnung ziehen, weil beide so innig mit einander verwachsen sind und sich derartig ergänzen, dass eine Trennung beider kaum möglich erscheint. Ja, wir möchten auf diese Beziehung, d. h. auf die Schaffung eines schnellen und billigen Verkehrsweges zwischen der Mitte der Stadt und ihren Vorstädten und Vororten, ein um so grösseres Gewicht legen, als dies dem ursprünglichen Gedanken des Werkes entspricht und gerade hier der Hebel angesetzt werden musste, um es überhaupt ins Leben zu rufen.

Die nachstehenden Hauptangaben geben ein deutliches Bild von der Entwickelung dieses für Berlin so bedeutungsvollen Verkehrs. Im Rechnungsjahre 1882/83 wurden auf der Stadt- und Ringbahn noch nicht 10 Millionen Personen befördert; die Zahl stieg im Jahre 1885/86 auf mehr als 12 Millionen und wird mit dem Abschluss des gegenwärtigen Rechnungsjahres 1886/87 sicher 15 Millionen erreichen, sodass die Zunahme in diesem fünften Jahre die Hälfte des Anfangsverkehrs betragen wird.

Es wäre übrigens verfehlt, die Berliner Stadt- und Ringbahn in ihren Leistungen mit Anlagen ähnlicher Art bekannter Weltstädte zu vergleichen, wie dies so oft geschieht. Schon eine oberflächliche Betrachtung ergibt, dass die Grundbedingungen aller dieser Bahnen durchaus verschiedene sind. Wenn der Personenverkehr der Londoner und Newyorker Stadtbahnen ungleich höhere Zahlen aufweist, so muss man doch erwägen, dass die Anlagen in Newyork und London diesem leichteren und einfachsten Verkehr allein dienen, während die Berliner Stadtbahn neben dem Stadtverkehr auch den Fern- und Vorortverkehr von sieben anschliessenden Bahnen, die Ringbahn aber noch einen Güterverkehr zu bewältigen hat, neben welchem der Personenverkehr fast klein erscheint. Vor allem fehlt Berlin die Bewohnerzahl jener Weltstädte. Auch sie wird allem Anscheine nach kommen —, dann wird auch unsere Stadt- und Ringbahn in derselben Richtung gleiche Erfolge aufzuweisen haben.

Alte gewohnte Geschäfts- und Wohnungsverhältnisse lassen sich nicht mit einem Male umgestalten; es gehört dazu eine gewisse Zeit. Daher sehen wir diesen Umbildungsvorgang, soweit er der Einwirkung der Stadtbahn unterliegt, sich eigentlich erst in den letzten beiden Jahren, dann aber in grossartigem Massstabe vollziehen. Man mache nur eine Beobachtungsfahrt auf der Stadtbahn. Ueberall treten dem Auge zahlreiche Neubauten, ja ganze neue Strassenzüge entgegen, die sich mehr oder weniger an die Bahn anlehnen. Die Gegend um den Bahnhof Friedrichstrasse, wo der Fremde früher wenig Unterkommen fand, ist nachgerade in ein vollständiges Gasthofviertel umgebaut; der Stadttheil um den Bahnhof Alexanderplatz geht seit Jahresfrist einer Umwandlung entgegen, wie sie gründlicher kaum denkbar ist: 28 000 Seelen sind aus Jahrhunderte alten Wohnstätten ausgewandert, ganze Häuserviertel werden abgebrochen, und wahre Handelspaläste und Wohnungen, ausgestattet mit allen Bequemlichkeiten der Neuzeit, erheben sich an breit und luftig angelegten Strassen.

Die Erkenntniss von dem Werthe der Stadt- und Ringbahn für das öffentliche Leben Berlins spiegelt sich nicht nur in den Bauten im Innern der Stadt wieder, sondern tritt auch ausserhalb derselben lebhaft in die Erscheinung. Auf dem Nordringe reiht sich Fabrik an Fabrik; in der blühenden Landhausstadt Friedenau, am Südringe gelegen und in wenigen Jahren zu einem kräftigen Gemeinwesen angewachsen, findet der starke Zug nach dem Westen seine deutliche Verkörperung. Nicht Paläste der Grossen oder Reichen treffen wir an, sondern, was viel mehr werth ist, das bescheidene, zierliche Wohnhaus des bemittelten Bürgers und Beamten, umgeben von wohlgepflegten Blumen- und Gemüsegärten. Dies ist die freundliche Heimstätte des Familienkreises, und hierin zieht sich alles gern aus dem Getriebe der Hauptstadt zurück, um in ländlicher Ruhe und gesunder Luft reichlichen Ersatz für die Freuden des Stadtlebens zu finden. Allerdings ist die Ebene zwischen dem Südringe und der Stadt noch weit, bietet noch manch freien Bauplatz; indessen, schon tauchen in der wahrhaft malerisch schönen Landschaft zahlreiche Landhäuser auf, und ehe ein Jahrzehnt vergeht, werden vielleicht ebenso viele schattige Strassen vorhanden sein. Diese stete Zunahme des Verkehrs zwischen der Stadtbahn und der Ringbahn — im Oktober 1886 betrug derselbe beispielsweise das Doppelte gegen die gleiche Zeit des Vorjahres — ist um so freudiger zu begrüssen, als sie beredtes Zeugniss dafür ablegt, dass die Lösung der Wohnungsfrage für die arbeitende und minder begüterte Bevölkerung, welche vorzugsweise in den Vorstädten ihren Wohnsitz aufschlägt, durch

die Verbindung der Stadtbahn mit der Ringbahn eine wesentliche Förderung erfahren hat.

Das Haupt-Reiseziel des erholungssuchenden Berliners ist und wird für absehbare Zeiten der Grunewald bleiben, weil er Ersatz bieten muss für den seit Jahren rings umbauten Thiergarten. Nach dem Grunewald drängt es an schönen Sonn- und Festtagen mächtig hinaus, denn hier darf sich jedermann frei ergehen, ohne unter dem strengen Auge des argwöhnischen Gartenwächters die Ueberschreitung enggezogener Grenzen zu befürchten. Auf allen Wegen und mit jeder Art Gefährt sieht man die frohbewegte Menge dieser Zufluchtsstätte voll reiner Waldesluft zueilen, aber der Löwenantheil fällt der Stadt- und Ringbahn zu. Die grösste Zahl der an einem Tage von und nach dem Grunewald beförderten Reisenden hat bisher 45 000 betragen, und in Zukunft ist sicher auf eine stetige Zunahme zu rechnen.

Wenn wir uns von dieser erfreulichen Entwickelung des Verkehrslebens auf der Stadtbahn ab- und dem Werke selbst zuwenden, so können wir mit gleicher Genugthuung bezeugen, dass es seiner hohen Aufgabe stets entsprochen und sowohl in betriebstechnischer, wie in jeder andern Beziehung den gestellten Anforderungen gerecht geworden ist. Gut Ding will Weile haben, und selbst dem Tüchtigsten wird es nicht gegeben sein, im ersten Wurf ein Werk von so hervorragender Bedeutung in einer für Gegenwart und Zukunft vollendeten Gestalt fertig herzustellen. Bei der ersten Anlage war man sich mancher Schwächen des Werkes wohl bewusst, aber Dank der steten Fürsorge und Bereitwilligkeit der Staatsregierung sind im Laufe der Zeit die umfassendsten Verbesserungen zur sicheren und leistungsfähigen Durchführung des Betriebes getroffen, die Betriebsmittel erheblich vermehrt, manches Veraltete beseitigt, und das nach menschlichem Ermessen und Wissen Beste an dessen Stelle gesetzt worden. Den Wünschen des Publikums entsprechend wurde die Station „Zoologischer Garten" zu einer Fernstation erweitert, und die beiden Stadtstationen „Thiergarten" und „Warschauerstrasse" neu angelegt.

Nicht unerwähnt kann bleiben der Bau der grossen Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz und deren unmittelbare Verbindung mit den Gleisen der Stadtbahn. Es ist hier unter der Gunst der Verhältnisse eine Anlage geschaffen, wie sie nur wenige Grossstädte aufzuweisen haben möchten, eine Anlage, die es ermöglicht, den ungemessenen Bedarf an Lebensmitteln aller Art zu jeder Tages- und Nachtzeit nicht nur mit besonderen Markthallenzügen, sondern auch mit allen Vorortzügen in schnellster Weise auf den offenen Markt zu bringen. Einen ganz bedeutenden Schritt in der ferneren Entwickelung des Unternehmens hat die Königliche Staatsregierung dadurch gethan, dass sie die Görlitzer Bahn an die Stadtbahn anschloss und hier zum ersten Male den Versuch machte, die Vorortzüge jener Bahn auf die Gleise der Stadtbahn überzuleiten. In betriebstechnischer Beziehung hat sich dieser Versuch sehr gut bewährt; ungleich höher ist jedoch der Vortheil zu schätzen, welcher den Bewohnern der Hauptstadt aus der bequemen Verbindung mit den beiden Vororten Johannisthal und Grünau erwächst, die hinsichtlich ihrer hervorragend schönen Lage als Erholungsorte mit dem Grunewald in vollen Wettbewerb treten.

Eine nicht minder grosse Fürsorge, wie dem Betriebe, ist jederzeit der Regelung des Tarifwesens gewidmet, und es muss als eine wahre Wohlthat für die Hebung des Verkehrs empfunden werden, dass man in weiser Erkenntniss der Bedürfnisse des Volkes sich keineswegs von dem Gedanken leiten liess, nur eine möglichst hohe Rente aus dem Unternehmen zu ziehen, sondern es durch thunlichste Herabsetzung der Fahrpreise zum Gemeingut aller zu machen. Die Arbeiter-, Schüler- und Abonnements-Fahrkarten sind von einer Billigkeit, wie sie vielleicht ohne Beispiel dasteht, aber auch für die einfachen Karten bestehen Preise, welche selbst der minder Begüterte zu zahlen im Stande ist. Wir sind sicher, dass das Bestreben der Verwaltung, diese wichtige und mächtige Beförderungsanstalt der Hauptstadt allen zugänglich zu machen, keineswegs erlahmen, sondern soweit gehen wird, wie es die Verhältnisse nur immer gestatten. —

Nach dieser günstigen Vergangenheit, nach so schönen Erfolgen darf das junge Unternehmen mit Ruhe und Gelassenheit der Zukunft entgegengehen. Fünf Jahre sind im Leben des Verkehrs nur eine kurze Spanne Zeit; für die Stadtbahn war es die Zeit der Prüfung, der Vorbereitung und Kräftigung für die Zukunft. Dass die Aufgaben der Zukunft mit dem natürlichen Wachsen Berlins sich immer schwieriger, immer verwickelter gestalten werden, unterliegt keinem Zweifel; wir dürfen aber hoffen und überzeugt sein, dass das jugendkräftige Unternehmen, wie es sich bisher entwickelt und bewährt hat, für alle Zeiten der Deutschen Reichshauptstadt zum Segen und Ruhme gereichen möge.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Preussischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1885/86.

Aus dem, dem Landtage zugegangenen, uns vorliegenden „Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1885/86" theilen wir nachstehend die Hauptresultate mit.

Der Umfang des für Rechnung des Preussischen Staats betriebenen Bahngebiets (von dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite) hat sich im Betriebsjahre von 19 436,43 km auf 20 976,55 km vergrössert, wovon 1 108,41 km auf die durch Gesetz vom 17/3. 84 und 23/2. 85 verstaatlichten Braunschweigischen, Schleswigschen, Münster-Enscheder, Halle-Sorau-Gubener und Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen fallen. Das Gesammt-Anlagekapital für dieses Bahnnetz beträgt 5 826 280 949 ℳ (somit pro Kilometer 277 752 Mark), wovon jedoch für die in Verwaltung des Preussischen Staats befindlichen Strecken nur 5 765 733 306 ℳ in Berechnung kommen.

Die Betriebseinnahmen insgesammt betrugen:

im Jahre 1884/85 = 669 587 830 ℳ,
„ „ 1885/86 = 656 992 646 „

sind daher im Betriebsjahre um 12 595 184 ℳ oder 1,9 pCt. gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge entfielen in 1885/86 31 126 ℳ, in 1884/85 32 480 ℳ.

Von den Gesammteinnahmen entfielen:

	1884/85 ℳ	1885/86 ℳ
auf den Personenverkehr	166 669 998	168 989 173
„ „ Güterverkehr	463 583 413	453 512 734
„ die sonstigen Einnahmen	39 334 419	34 490 739

Es sind demnach die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 2 319 175 ℳ oder 1,4 pCt. gestiegen, die Einnahmen aus dem Güterverkehr dagegen um 10 070 679 ℳ oder 2,2 pCt. gesunken, auch die sonstigen Einnahmen um 4 843 680 ℳ oder 12,3 pCt. gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist grösstentheils auf die Vergrösserung des Bahnnetzes um 432,18 km zurückzuführen, während die Verminderung der Einnahmen aus dem Güterverkehr in der durch die allgemeine ungünstige wirthschaftliche Lage erfolgten Abnahme der Transporte und in der gesteigerten Konkurrenz der Wasserstrassen ihre Erklärung findet. Die weitere Verminderung der sonstigen Einnahmen, welcher jedoch in überwiegendem Masse entsprechende Minderausgaben gegenüberstehen, ergibt sich, wie im Vorjahre, vornehmlich aus dem Fortfall der bisher von den neu verstaatlichten Bahnen gezahlten Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter sowie aus dem Wegfall der Wagenmiethe-Abrechnungen zwischen den neu verstaatlichten Bahnen und den älteren Staatsbahnen.

Die Gesammtausgaben betrugen:

im Jahre 1884/85 = 381 541 970 ℳ *),
„ „ 1885/86 = 375 652 120 „

bezw. bei Nichtberücksichtigung der Ausgaben für gepachtete Bahnstrecken

im Jahre 1884/85 = 379 017 828 ℳ,
„ „ 1885/86 = 374 394 285 „

sowie bei weiterer Nichtberücksichtigung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen

im Jahre 1884/85 = 373 084 849 ℳ,
„ „ 1885/86 = 370 028 562 „

Danach haben sich die Gesammtausgaben um 5 889 850 ℳ gleich 1,5 pCt., bezw. 4 623 543 ℳ gleich 1,2 pCt., bezw. 3 026 287 ℳ gleich 0,8 pCt. ermässigt.

Es entfallen von den Ausgaben ausschliesslich des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. s. w.:

	1885/86 ℳ	gegen 1884/85 ℳ
auf die allgemeine Verwaltung	39 611 274	38 844 463
„ „ Bahnverwaltung	104 982 249	103 999 415
„ „ Transportverwaltung	225 435 037	230 240 971

An der Verminderung der Gesammtausgaben sind betheiligt:

a) die Kosten des Bahntransports, welche sich um 921 771 ℳ oder 1,3 pCt. ermässigt haben;
b) die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände mit einer Ermässigung von 8 369 096 ℳ oder 15,0 pCt.;
c) die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen mit einer solchen von 1 567 256 ℳ oder 26,4 pCt.;

---

*) Auf 1 km durchschnittliche Bahnlänge 17 546 ℳ gegen 18 113 ℳ in 1885/86.

d) die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten und fremder Betriebsmittel, welche um 3 924 181 ℳ. oder 46,7 pCt. abgenommen haben.

Dagegen haben

e) die persönlichen Ausgaben um 6 356 931 ℳ. oder 3,6 pCt.,
f) die allgemeinen Kosten um 821 517 ℳ. oder 3,5 pCt.,
g) die Kosten der Bahnunterhaltung um 1 714 006 ℳ. oder 4,3 pCt zugenommen.

Während auf die Erhöhung der persönlichen Ausgaben neben der Erweiterung des Bahnnetzes um 432,18 km besonders die bei einzelnen Beamtenkategorien eingetretene Vermehrung der etatsmässigen Stellen, die Gewährung weiterer Einkommensverbesserungen an die in den unmittelbaren Staatsdienst übernommenen vormaligen Beamten verstaatlichter Privatbahnen, ferner die Mehraufwendungen aus Veranlassung der Wohlfahrtseinrichtungen für die Bahnarbeiter sowie infolge Abkürzung der Dienstzeit und Erweiterung der Sonntagsruhe vom bestimmendem Einfluss waren, ist die Steigerung der allgemeinen Kosten und der Kosten der Bahnunterhaltung im wesentlichen auf die Erweiterung des Bahnnetzes zurückzuführen. Wenn bei den übrigen Betriebsausgaben trotz der stattgefundenen Erweiterung des Bahnnetzes eine Verminderung eingetreten ist, so hat hierauf neben der beobachteten Sparsamkeit in der Verwaltung auch die infolge der Verkehrsabnahme verminderte Benutzung der Transportmittel und das damit im Zusammenhang stehende verminderte Erneuerungsbedürfniss fördernd eingewirkt. Gleichzeitig ist infolge des Hinzutritts der neu verstaatlichten Bahnen eine Herabminderung der Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten und fremder Betriebsmittel eingetreten.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel

288 045 860 ℳ. im Jahre 1884/85,
gegen 281 340 526 „ „ „ 1885/86,

ergibt mithin für letzteres Jahr einen Minderbetrag von 6 705 334 ℳ. oder 2,3 pCt.

Ein zutreffendes Bild des finanziellen Ergebnisses des Betriebes wird durch eine prozentuale Vergleichung des Betriebsüberschusses mit dem statistischen Anlagekapital nicht erreicht, da das letztere lediglich im statistischen Interesse die Gesammtsumme der für jede Bahn im Laufe der Zeit aufgewendeten Baukosten ohne Rücksicht auf inzwischen stattgehabte Abschreibungen umfasst. Bei Berechnung der aus dem Ueberschusse sich ergebenden Rentabilität der im Berichtsjahre für Rechnung des Preussischen Staates betriebenen Bahnen ist daher, wie bereits im Vorjahre geschehen, von dem Staatsbahnkapital, d. h. dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken aufgewendeten Anlagekapital unter Berücksichtigung der Abschreibungen auszugehen. Im Verhältniss zu demselben ergibt der Ueberschuss sämmtlicher im Berichtsjahre für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen eine Verzinsung von 5,46 pCt. Wird im lediglich statistischen Interesse der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in prozentuale Vergleichung auch mit dem statistischen Anlagekapital gebracht, so ergibt sich eine Verzinsung von 4,88 pCt.

Preussische Staatsbahnen: Ausdehnung des Bahnnetzes.

Das Netz der Preussischen Staatsbahnen ist nach einer in dem vorstehend auszugsweise mitgetheilten Berichte befindlichen statistischen Zusammenstellung in den letzten Jahren wie folgt gewachsen:

Betriebsjahr	Bahnlänge zu Anfang des Jahres	Zugang im Laufe des Jahres		Bahnlänge am Ende des Jahres	Darunter Bahnen untergeordneter Bedeutung
		durch Neueröffnung von Strecken u. s. w.	durch Verstaatlichung von Privatbahnen		
	km	km	km	km	km
1870	3 195	49,8	—	3 245	—
1871	3 245	301	—	3 546	—
1872	3 546	124	49,9	3 720,8	—
1873	3 720,8	149,8	—	3 870,6	—
1874	3 870,6	—	—	3 870,6	—
1875	3 871	230	—	4 100,8	—
1876	4 100,8	84	223,5	4 408,8	—
1877/78	4 408,8	394,9	—	4 803,8	—
1878/79	4 803,8	451	—	5 255	—
1879/80	5 255	794	—	6 049	—
1880/81	6 049	193	5 001,8	11 244,5	1 280
1881/82	11 244,5	153	—	11 397,6	1 430
1882/83	11 397,6	212,5	2 424	14 034,5	1 923
1883/84	14 034,5	465	931	15 431	2 380
1884/85	15 431	551,7	3 394,8	19 377,7	3 115
1885/86	19 377,7	431,7	1 108	20 917,8	3 491

Ausserdem befinden sich noch im Eigenthum des Staates
die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn . . . . 52,37 km
der Antheil an der Main-Neckarbahn . . . . . . 6,33 „
zusammen 58,70 km

Preussische Staatsbahnen: Direktionsbezirk Köln rechtsrheinisch, Münster-Warendorf Eröffnung.

Am 10. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen zu Köln) die 26,0 km lange Bahnstrecke Münster-Warendorf mit den Stationen Handorf, Telgte, Raestrup-Everswinkel und Warendorf dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Versetzt ist der Eisenbahn-Maschineninspektor Castell, bisher in Breslau, an die Hauptwerkstätte in Minden.

Zu Königlichen Regierungs-Baumeistern sind ernannt: die Regierungs-Bauführer Max Guth aus Danzig, Hermann Malachowski aus Strelno, Kreis Inowrazlaw (Hochbaufach); — August Cnyrim aus Allendorf, Provinz Hessen-Nassau, und Bernhard Hermann Schulze aus Berlin (Maschinenbaufach).

Der Eisenbahn-Maschineninspektor Scheringer, Vorsteher des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, ist gestorben.

Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

In der am 31. Januar d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aachen-Jülicher Eisengbahn-Gesellschaft wurde zunächst der Verkaufsantrag in der Fassung des Regierungsangebots mit dem Unterantrades Bankier Deichmann aus Köln, nach welchem die Stamm-Prioritätsaktien die für die Aktien gebotene Konvertirungsprämie von 2 pCt. erhalten sollen, erörtert. Für diesen, von dem Bankier Schiff-Berlin bekämpften Antrag stimmten sämmtliche in der Generalversammlung vertretenen 1 464 000 ℳ. Vorrechtsaktien und 1 606 800 ℳ. der vertretenen 2 749 200 ℳ. Stammaktien, während 976 200 ℳ. der letzteren dagegen stimmten, also den Antrag zu Fall brachten, da sie reichlich ein Drittel des vertretenen Kapitals ihrer Gattung darstellten. Es folgte nunmehr der auf Grund einer Verständigung zwischen den Rheinischen und den Berliner Grossaktionären eingebrachte Antrag Schiff-Berlin auf Ueberweisung von 1 pCt., also der Hälfte der den Stammaktionären zuzubilligenden baaren Abfindung an die Vorrechtsaktionäre. Dieser Antrag wurde einstimmig von den Stammaktionären angenommen, von den Vorrechtsaktionären aber abgelehnt, da von denselben nur 1063 00 ℳ. Kapital dafür und 373 200 ℳ. Kapital dagegen stimmten. Angesichts dieser Beharrung eines reichlichen Viertels der Vorrechtsaktionäre bei dem Antrage Deichmann zeigten sich die Berliner Grossaktionäre zu einem weiteren Zugeständniss bereit, und es wurde dann der Antrag Seligmann-Köln auf Ueberweisung von $1^1/_2$ pCt. seitens der Stammaktionäre an die Vorrechtsaktionäre von den Stammaktionären wiederum einstimmig, von den Vorrechtsaktionären mit 1 083 800 ℳ. gegen 354 600 ℳ. angenommen. Demgemäss wurde die Liquidation des Unternehmens beschlossen, vorausgesetzt, dass der Herr Minister das nachträgliche Angebot, wie es von der Generalversammlung acceptirt wurde, genehmigt.

Nach telegraphischer Mittheilung aus Nordhausen, 7. Februar, meldet die „Nat.-Ztg.“ dass der Verkaufsvertrag betreffend der Verstaatlichung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn abgeschlossen worden sei.

Lübeck-Büchen: Jubiläum.

Der Vorsitzende der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn, Direktor Benda in Lübeck, beging am 7. d. Mts., wie wir der „Nat.-Ztg.“ entnehmen, sein 50jähriges Beamtenjubiläum. Am 7. Februar 1837 wurde derselbe als Königlich Preussischer Feldmesser vereidigt, nachdem derselbe zuvor die Königliche Bauakademie besucht und das Geometerexamen mit Auszeichnung bestanden hatte. Nach Absolvirung des Regierungs-Baumeisterexamens widmete sich derselbe insbesondere dem Ingenieur- und Eisenbahnbauwesen, trat in den Eisenbahnbaudienst, in welchem er u. a. unter dem Direktorat des verstorbenen Regierungs- und Bauraths von Unruh die bekannte grosse Brücke über die Elbe bei Wittenberg gebaut hatte. Späterhin wurde derselbe Mitglied der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn, in welcher Stellung als Vorsitzender der Direktion es ihm vergönnt war, das Unternehmen durch sein energisches und umsichtiges Walten zu der jetzigen Blüthe zu bringen. Von der Stadt Lübeck, in deren ausschliesslichem Besitz bis vor wenigen Jahren sich die Aktien des Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmens befanden, wurde durch den Senat dem Jubilar für die grossen Verdienste, die er sich um das Unternehmen und so auch um den Lübeck'schen Staat erworben hat, die selten verliehene goldene Medaille „bene merenti“ als Auszeichnung überreicht.

Schlusssitzung des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Am 29. Januar d. J. fand in Hamburg die Schlusssitzung des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn statt, in welcher die Beendigung der Liquidation der Privatgesellschaft festgestellt wurde. Es waren anwesend fast sämmtliche Mitglieder des Ausschusses aus Preussen, Mecklenburg und Hamburg, der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, sowie die Mitglieder derselben und die früheren Syndici der Gesellschaft. Vor der Sitzung überreichte Namens der Mitglieder des Ausschusses Herr Dr. Ernst Mendelssohn-Bartholdy aus Berlin dem Vorsitzenden, Bürgermeister Dr. Petersen von Hamburg, eine künstlerisch ausgestattete Adresse, in welcher demselben der Dank und die Anerkennung für sein Wirken bei dem Unternehmen seit der Begründung desselben im Jahre 1843, zuerst als Syndikus, dann als Ausschussmitglied, zuletzt als Vorsitzender des Ausschusses in warmen Worten ausgesprochen wurde. Der Präsident der Eisenbahndirektion Altona überreichte zur Erinnerung an den gestrigen Tag eine gedruckte kurze Zusammenstellung der Geschichte der Bahn mit den dazu gehörigen Zahlen unter Beifügung eines Verzeichnisses der Direktionsmitglieder, der Ausschussmitglieder und der Syndici während des Bestehens der Bahn. Das Verzeichniss ergibt, dass General-Feldmarschall Graf Moltke 2 Mal dem Ausschusse angehört hat. Die kleine Zusammenstellung der Geschichte der Bahn schliesst mit den Worten: „So konnte der Ausschuss und die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in der Vorlage für den Verstaatlichungsantrag den Aktionären gegenüber nicht mit Unrecht das stolze Wort aussprechen, dass die Berlin-Hamburger Bahn zu den am besten eingerichteten und ausgerüsteten Bahnen Deutschlands zu rechnen sei.“ Nach dem Schlusse der Sitzung vereinigten sich die Erschienenen zu einem gemeinsamen Mittagsmahl.

Braunschweigische Eisenbahngesellschaft.

Am 28. Januar d. J. fand in Braunschweig eine Sitzung des Aufsichtsraths statt, in welcher der vormaligen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bezüglich der Rechnungsführung für das Jahr 1884 und für das erste Vierteljahr 1885 Decharge ertheilt und der Aufsichtsrath für das neue Jahr gewählt wurde. Der Kommerzienrath Schöttler wurde als Vorsitzender und der Justizrath Haeusler als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsraths wieder gewählt.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.

In einer am 5. d. Mts. stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung wurde der Bau der Linie Güstrow-Schwaan beschlossen; die Kosten des Baues gelangen aus bereiten Mitteln zur Deckung.

Mecklenburgische Sekundärbahnen, Betriebsresultate.

Ueber die Resultate der kleineren Mecklenburgischen Bahnen im Jahre 1886 entnehmen wir dem „Reichsanzeiger“ folgende Angaben: Auf der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn wurden bis Ende Dezember v. J. eingenommen aus dem Personenverkehr 272 627 ℳ, Güterverkehr 210 720 ℳ, aus sonstigen Quellen 12 735 ℳ, zusammen 496 082 ℳ. Auf der Mecklenburgischen Südbahn wurden vom Beginn des Etatsjahres an vereinnahmt aus dem Personenverkehr 157 677 ℳ (+ 4 733 ℳ), aus dem Güterverkehr 120 270 ℳ (+ 23 459 ℳ), aus sonstigen Quellen 9 787 ℳ (+ 5 267 ℳ), zusammen 287 734 ℳ (+ 33 459 ℳ). Auf der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn wurden seit Beginn des Etatsjahres vereinnahmt aus dem Personenverkehr 32 066 ℳ (+ 1 671 ℳ), aus dem Güterverkehr 25 284 ℳ (— 38 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 569 ℳ (+ 369 ℳ), zusammen 58 919 ℳ (+ 2 002 ℳ). Auf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn betrug die Einnahme seit Beginn des Etatsjahres aus dem Personen- und Gepäckverkehr 67 061 ℳ (— 162 ℳ), aus dem Güterverkehr 108 495 ℳ (+ 16 152 ℳ), aus sonstigen Quellen 3 035 ℳ (+ 35 ℳ), zusammen 178 591 ℳ (+ 16 025 ℳ). Auf der Gnoien-Teterower Eisenbahn wurden seit Beginn des Etatsjahres vereinnahmt aus dem Personenverkehr 33 209 ℳ (+ 1 132 ℳ), aus dem Güterverkehr 42 902 ℳ (+ 10 442 ℳ), aus sonstigen Quellen 4 907 ℳ (+ 1 947 Mark), zusammen 81 018 ℳ (+ 13 521 ℳ). Auf der Güstrow-Plauer Eisenbahn belief sich die Einnahme seit Beginn des Etatsjahres aus dem Personenverkehr auf 77 079 ℳ (+ 283 ℳ), aus dem Güterverkehr auf 75 846 ℳ (— 2 550 ℳ), aus sonstigen Quellen auf 12 300 ℳ (+ 3 952 ℳ), zusammen auf 165 225 ℳ (+ 1 685 ℳ). Auf der Wismar-Rostocker Eisenbahn wurden seit Beginn des Etatsjahres vereinnahmt aus dem Personenverkehr 168 187 ℳ (+ 12 013 ℳ), aus dem Güterverkehr 77 106 ℳ (+ 7 187 ℳ), aus sonstigen Quellen 6 464 ℳ (+ 2 040 ℳ), zusammen 251 757 ℳ (+ 21 240 ℳ).

Eisenbahnprojekt Grunow-Lübben-Luckau-Uckro.

Der aus den Kreisen Beeskow, Lübben und Luckau nach Berlin entsandten Deputation gegenüber hat der Herr Eisenbahnminister Maybach, wie die „Voss. Ztg.“ mittheilt, erklärt, dass in Rücksicht auf die finanzielle Lage sowie auf die gegenwärtige politische Lage an Ausführung des vorstehenden Projektes wohl nicht zu denken sei, jedoch würde, wenn eine Bahn in dieser Richtung gebaut werden sollte, nur die projektirte Linie zur Ausführung kommen, schon deshalb, weil bereits einzelne Strecken theils fertig gestellt, theils im Bau begriffen sind.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Betriebsabschluss für 1886 soll um 318 651 ℳ gegen das Vorjahr günstiger sein. Infolge dessen dürfte der Zinszuschuss des Staates nur 478 455 ℳ gegen 797 106 ℳ im Vorjahre erfordern.

Erfurter Strassenbahn.

Der Geschäftsbericht konstatirt, dass die Jahreseinnahme 117 943 ℳ gegen 103 908 ℳ in 1885 betragen hat. Der Reingewinn beziffert sich auf 6 072 ℳ und gestattet die Vertheilung einer Dividende von 2 pCt. für das auf 250 000 ℳ reduzirte Aktienkapital. Der von dem früheren Direktor Boesner gegen die Gesellschaft angestrengte Prozess ist nach langwierigen Unterhandlungen vor einigen Wochen durch Vergleich erledigt worden. Das laufende Geschäftsjahr erweckt gute Aussichten.

Norddeutscher Lloyd.

Wie dem „P. L.“ aus Triest geschrieben wird, sollten die durch die Quarantänemassnahmen im Sommer unterbrochenen Fahrten der Deutschen Zweiglinie Triest-Brindisi-Alexandrien am 26. v. Mts. durch den Postdampfer „Adler“ wieder aufgenommen werden, dem am 9. Februar der Postdampfer „Danzig“ folgen wird. Die Fahrten erfolgen von da ab jeden zweiten Mittwoch, die eine im Anschlusse an den direkten Bremer Dampfer nach Ostasien, die andere an den nach Australien. Die Schiffe nehmen in Triest auch Güter nach den Syrischen Häfen mit (Beyrut und Jaffa), die sie in Alexandrien auf andere Dampfer überladen.

Schiffsverkehr auf dem Rhein.

Aus der alljährlich erscheinenden Zusammenstellung des Oberbürgermeisters in Düsseldorf über die Zahl der Schiffe, welche in dem abgelaufenen Jahre die Düsseldorfer Brücke passirt haben, aus welcher sich zugleich ein Bild des Schiffsverkehrs auf dem gesammten Rhein ergibt, sind folgende Angaben zu bemerken: An diesem Verkehr waren betheiligt die Düsseldorfer Gesellschaft mit 303 (1885: 260) Remorqueuren und 548 (1885: 309) geschleppten Schiffen; die Kölner mit 210 (148) Remorqueuren und 559 (414) geschleppten Schiffen; die Central-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschifffahrt in Ruhrort mit 446 (599) Remorqueuren und 1 145 (1 537) geschleppten Schiffen; Haniel mit 439 (414) Remorqueuren und 1 144 (1 099) geschleppten Schiffen; Stinnes mit 366 (289) Remorqueuren und 1 039 (836) geschleppten Schiffen; die Bayerische Gesellschaft mit 176 (150) Remorqueuren und 156 (139) geschleppten Schiffen; die Frankfurter Gesellschaft mit 178 (149) Remorqueuren und 463 (401) geschleppten Schiffen; die Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft mit 399 (402) Remorqueuren und 1 058 (1 024) geschleppten Schiffen; der Mainzer Dampfschleppschifffahrts-Verein mit 199 (186) Remorqueuren und 589 (514) geschleppten Schiffen; Disch in Mainz mit 304 (327) Remorqueuren und 692 (724) geschleppten Schiffen; Faber mit 331 (329) Remorqueuren und 1 033 (978) geschleppten Schiffen; die sonstigen Gesellschaften mit 2 790 (2 571) Remorqueuren und 4 036 (3 672) geschleppten Schiffen. Das gesammts Bild lässt erkennen, dass der direkte Schiffsverkehr 1886 zum Theil erheblich grösser war als 1885, dass also der Verkehr auf dem Rhein im Wachsen begriffen ist. Dagegen hat der Flossverkehr, freilich nur auch soweit er die Düsseldorfer Schiffbrücke passirt, etwas abgenommen, nämlich im vorigen Jahr 237 gegen 269 Stück im Jahre 1885 betragen.

Deutsche Kohlentransporte nach der Schweiz.

Gegenwärtig beziehen, wie der „Bund“ schreibt, verschiedene Schweizerische Eisenbahnen und industrielle Etablissements aussergewöhnlich starke Kohlenmengen aus der Saargegend. Die gewöhnlichen Güterzüge können dieselben nicht bewältigen, es mussten deshalb Extrazüge eingeschaltet werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 610 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in den von der Französischen Nordbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 640 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs und an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, be-

treffend die Anberaumung der nächsten Kommissionssitzung (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 644 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Antrag der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Aenderung des Formulars für die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Länge der Sächsischen Staatsbahnen.

Nach dem Stande von Ende 1886 beträgt die Länge der Sächsischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der gepachteten aber ausschliesslich der verpachteten Strecken) 2 265,99 km, d. i. gegen den Schluss des Vorjahres 57,76 km mehr.

Dieser Zuwachs setzt sich in der Hauptsache aus folgenden Linien zusammen:

Gaschwitz-Meuselwitz (vom Staat gekaufte Privatbahn) . . . . 27,83 km
Potschappel - Wilsdruff (Schmalspurbahn, am 1. Oktober 1887 eröffnet) . . . . 10,90 „
Wilischthal - Ehrenfriedersdorf mit Zweigbahn Oberherold-Thum (Schmalspurbahn, am 15. Dezember 1886 eröffnet) . . . . 15,81 „
Theilstrecke der Verbindungsbahn Plagwitz-Bayerischer Bahnhof in Leipzig (von Dr. Heine gekauft) . . . . 1,04 „
u. s. w. u. s. w.

Von der oben gedachten Gesammtlänge von 2 265,99 km dienen 2 233 km dem Personen- und Güterverkehr, 32,47 km nur dem Güterverkehr. (Letztere setzen sich im wesentlichen zusammen aus den Kohlenbahnen und den Elbzweigbahnen in Dresden-Altstadt — 25,63 km —, den Staatskohlenbahnen bei Oelsnitz b. L. und bei Lugau — 2,81 km —, der Elbkaibahn in Riesa — 2,18 km — u. s. w. u. s. w.).

Normalspurig sind 2 108,87 km, davon im Vollbetrieb 1 629,84 km, im Sekundärbetrieb 479,03 km. Schmalspurig (und natürlich allenthalben im Sekundärbetrieb) sind 157,12 km.

Die im Staatsbetrieb befindlichen Privatbahnen, deren Bestand sich gegen das Vorjahr nur durch Wegfall der vom Staat angekauften Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn verändert hat, sind folgende:

a) dem Güter- und Personenverkehr dienend:
Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . 25,28 km
Zittau-Reichenberger Bahn . . . . 26,61 „
b) nur dem Güterverkehr dienend:
Kohlenzweig- u. s. w. Bahnen der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . 15,63 „
Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn . . . . 11,79 „
Brückenbergschacht-Kohlenbahn . . . . 5,42 „
Kohlenbahnen bei Oelsnitz b. L., Lugau und Meuselwitz . . . . 13,05 „
97,78 km

Diese Privatbahnen sind durchgängig normalspurig; 43,82 km davon stehen im Vollbetrieb, 53,96 km im Sekundärbetrieb.

Hiernach beziffert sich die Gesammtlänge der unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen auf 2 363,77 km (29,51 km mehr als Ende 1885). Davon dienen 2 285,41 km dem Personen- und Güterverkehr, 78,36 km aber ausschliesslich dem letzteren. Normalspurig sind 2 206,65 km, wovon 1 673,66 km im Vollbetrieb und 532,99 km im Sekundärbetrieb. Schmalspurig sind 157,12 km.

Vortrag über Schneeverwehungen.

Vor kurzem sprach der Bezirksingenieur für Dresden-Neustadt, Herr Dr. phil. Fritzsche, in dem Zweigverein des Sächsischen Ingenieur- und Architektenvereins zu Dresden unter Vorlegung zahlreicher Längen- und Querprofile von Schneewehen aus dem Dezember v. J. eingehend über die Mittel zur Verhinderung und Beseitigung der Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen. Nach seinen Ausführungen haben die zu Ende v. J. gemachten Erfahrungen gelehrt, dass es jedenfalls zweckmässiger ist, den Schwerpunkt auf Vorbeugungsmassregeln zu legen, d. h. also die Schneeablagerung ausserhalb der Bahnplanie sicher zu stellen, als nachträglich die auf den Gleisen entstandenen Schneewehen mit grossen Kosten und Zeitaufwand zu beseitigen.

Von den verschiedenen Mitteln zur Befreiung der Gleise von Schnee führe das Ausschaufeln mit Menschenhand zwar sicher, aber langsam zum Ziel. Die Verwendung von Schneepflügen, welche den Schnee zur Seite schieben, sei nur bei frisch und gleichmässig gefallenem Schnee von weniger als 1 m Höhe rathsam, bei sehr tiefem Schnee aber ausgeschlossen. Wolle man aber den Schnee mit besonders konstruirten grossen Dampfwurfmaschinen in die Höhe und zur Seite werfen, so führe dies zu Beschwerden der Grenznachbarn. Schmelzen des Schnees endlich mittels Salz sei kostspielig (ca. 30 ₰ für den Kubikmeter Schnee) und bei niederer Temperatur gefährlich, wenn es nicht gelinge, den — bei — 12 Grad Reaumur gefrierenden — Schneeschlicker rechtzeitig von den Bahngleisen zu entfernen. Am sichersten werde also jedenfalls das Eisenbahngleis fahrbar erhalten, wenn die Einschnittsböschungen und wo nöthig, entsprechend breite oberhalb derselben liegende Arealflächen mit dichtem Niederwald besetzt würden und zwar zu beiden Seiten der Bahn, da grade die jüngsten Verwehungen gezeigt haben, dass es nicht genüge, allein die herrschende Windrichtung zu berücksichtigen. Die Bahneinschnitte der Sächsischen Staatsbahnen, welche noch nicht durch Hecken oder sonstwie genügend geschützt seien, hätten eine Länge von etwa 190 km. Die Kosten für Beschaffung von angemessenen Waldstreifen an diesen Einschnitten seien unter Einschluss des Aufwandes für Erwerb des noch erforderlichen etwa 380 ha umfassenden Areals, wenn man die benöthigten Flächen auf durchschnittlich 10 m Breite von der oberen Böschungskante aus annehme, auf rund 800 000 ℳ zu veranschlagen. Daneben dürfte es sich noch empfehlen, etwa 40 einfache Schneepflüge für rund 200 000 ℳ anzuschaffen. Diese sollen von je einer Lokomotive mit mässiger Geschwindigkeit geschoben, bei nicht zu übermässigem Schneefall die Schneeschicht, welche nach geeigneter Bepflanzung der Einschnitte ebenso wie auf Dämmen und innerhalb der Stationen künftig im wesentlichen gleich hoch sein werde, bei Seite drücken, während die weitere Freilegung der Gleise und Bahnhofsplanie dann den Handarbeitern zu überlassen wäre. Das Anlagekapital von rund 1 Million Mark werde sich durch den Ertrag des anzulegenden Niederwaldes und durch die Ersparniss an Löhnen für Schneeauswerfen voraussichtlich reichlich verzinsen.

Wir geben den Auszug dieses interessanten, sehr beifällig aufgenommenen Vortrages wieder, ohne die darin ausgesprochenen Ansichten allenthalben zu den unsrigen zu machen.

Aus Frankreich.

Tramwayzüge auf Französischen Bahnen.

Seitens der Französischen Bahnverwaltungen wird neuerdings der Einführung bezw. der weiteren Verbreitung der sogenannten Tramwayzüge eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Ueber dieselben entnehmen wir einer Mittheilung in No. 6 d. J. des „Journal des Transports“ folgende Angaben:

Die neuerdings auf der Französischen Nord-, Süd- und und Westbahn eingeführten Tramwayzüge sind aus einer Lokomotive und einem, höchstens zwei Wagen zusammengesetzt. Dieselben haben keinen Packwagen und werden durch einen Maschinenführer, welchem ein Schaffner zur Ueberwachung des Zuges und zur Vereinnahmung des Geldes beigegeben ist, geführt. Das Aufnehmen und Absetzen von Reisenden findet nicht nur auf den Stationen, sondern, wie bei den Omnibusen und Tramways in den Städten, auch an den Strassenübergängen statt. Mit diesem Systeme wird eine sparsamere und ertragreichere Gestaltung des Betriebes bei zahlreichen kleineren Linien bezweckt, welche nur einen geringen Verkehr haben und bei der Betriebseinrichtung der grossen Linien mehr kosten, als sie einbringen, und es ist klar, dass die Zugkosten und verschiedene andere Kosten von Zügen, welche nur einen oder zwei Wagen enthalten, geringer sind als bei Zügen, welche aus einer schweren Maschine und zehn oder zwölf Wagen bestehen. Auch erscheint es zweifellos, dass derartige, häufig verkehrende und erforderlichenfalls an beliebig vielen Stellen anhaltende Züge viele Personen benutzen werden, welche bisher zu Fuss gingen oder sich eines Fuhrwerkes bedienten.

Das System der Tramwayzüge ist ganz vornehmlich für die auf dem Strassenplanum angeordneten Schmalspurbahnen geeignet, welche durch Flecken und Dörfer geführt und durch Wege mit den zerstreuten Hoflagen verbunden sind. Auf den Sekundär- und Tertiärstrecken, den Zuführern der Hauptlinien, dürften daher bald Tramwayzüge verkehren, und man wird es dann kaum begreifen dass so lange Zeit vergehen konnte, bevor man sich zu einer so vortheilhaften Betriebsweise entschlossen hat.

Man könnte dieses System jedoch nicht allein auf die Zuführungslinien beschränken, sondern dasselbe auch auf den Hauptbahnen behufs gleichzeitiger Erzielung von Ersparnissen und Verkehrssteigerungen zweckmässig verwenden. Die Zahl der dem grossen Durchgangsverkehr dienenden Züge ist zwar gross, jedoch im Lokalverkehr wird nicht selten der Mangel ausreichender Verbindungen wahrgenommen, und die, alle zwei, vier oder fünf Stunden in jeder Richtung kursirenden Personenzüge durchfahren oft 100 bis 200 km, obwohl kaum ein Viertel der Plätze besetzt ist. Vielleicht möchte es sich empfehlen, mehrere dieser Pesonenzüge durch Tramwayzüge zu ersetzen, welche auf einer, im Mittel etwa 150 km langen Strecke stündlich oder, je nach Bedürfniss, öfter in jeder Richtung verkehren

und Personen und Güter nicht nur auf den Stationen, sondern auch an allen Strassenübergängen aufnehmen könnten.

Allerdings würde gegen dieses System einzuwenden sein, dass dasselbe mit Rücksicht auf die grosse Zahl kleiner, beständig verkehrender Züge und auf den etwaigen Zusammenstoss derselben mit den Haupt-Personen- und Güterzügen die Möglichkeit von Unfällen vermehren würde. Letztere möchte jedoch andererseits dadurch wieder zu verringern sein, dass die Zahl der Hauptzüge alsdann erheblich eingeschränkt werden könnte. Vielleicht könnte man auch die Schnellzüge ausschliesslich oder fast ausschliesslich auf die Nacht verweisen, während die Tramwayzüge und die nothwendigen Personen- und Güterzüge am Tage bis zu einer bestimmten Zeit, zu welcher die Beförderung der schnellfahrenden Züge beginnt, verkehren würden. Ein derartiges Verfahren würde allerdings bei dem grossen Durchgangsverkehr, wie beispielsweise zwischen Paris und Marseille, Nizza und Toulouse, oder auch hinsichtlich der Verbindung mit anderen Bahnnetzen manche Schwierigkeiten bereiten; dieselben dürften sich jedoch wohl durch geeignete Massnahmen überwinden lassen.

Amerikanische Korrespondenz.

Kanalverkehr.

Die Ausdehnung, in welcher die Eisenbahnen die Bedeutung der Kanäle herabgedrückt haben, zeigt sich recht deutlich aus dem Jahresbericht über den Chesapeake & Ohiokanal. Die Verwaltung beklagt darin, dass es scheine, als sei der Verkehr desselben völlig verschwunden und dass die Schleppschifffahrt nicht einmal mehr genüge zur Aufbringung der Kosten der nothwendigsten Reparaturen. Sie sagt ferner, dass man den Kanal als Transportlinie werde aufgeben müssen, wenn nicht vom Einzelnstaat oder der Union Unterstützung bewilligt werde. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass jener Kanal durch eine gebirgige Gegend führt und daher fortgesetzt zu leiden hat von Beschädigung durch Ueberschwemmungen. Seine Hauptbestimmung ist die Kohlenbeförderung für den Cumberlandbezirk, wobei er zu konkurriren hat mit der Baltimore & Ohio und der Pensylvaniabahn. Der James River und Kanawhakanal, der älteste Wasserbau von einiger Länge und Bedeutung in den Vereinigten Staaten, welcher durch eine ähnliche Gegend führte, dem aber freilich ein so bedeutender Kohlenverkehr mangelte, wie der Chesapeake & Ohiokanal ihn hat, wurde schon vor einigen Jahren aufgegeben und sein Wegerecht wurde benutzt für eine darin angelegte Eisenbahn.

Fahrgeldermässigungen für Handlungshäuser.

Im südwestlichen Personen-Verkehrsverbande, in welchem die Einrichtung von sogenannten 1000 Milesbillets für Handlungsreisende zu ermässigten Preisen besteht, ist durch den Verbandskommissar, Mr. Abbott, bestimmt worden, dass unbenutzte Koupons noch nicht abgelaufener derartiger Billets zu 2 Cts. für die Meile in Zahlung genommen werden dürfen bei Lösung neuer gleichartiger Billets bei derselben Stelle, bei welcher das frühere Billet gekauft war bezw. zur Verwendung auf denselben Linien, wie beim letzteren. Der Umtausch muss aber schriftlich nachgesucht und die Genehmigung dazu von dem Generalpassagier- oder Billetinspektor vorher ertheilt werden. Letzterer hat sich dieserhalb zuvor mit dem General-Güteragenten oder dessen Stellvertreter ins Benehmen zu setzen.

Wenn die Umschläge zu solchen Billets behufs Erhebung des gewährten 5 pCt. Rabatts zurückgegeben werden, so soll für die unbenutzten Koupons nur unter Beding der Lösung eines neuen 1000 Milesbillets eine Preisanrechnung erfolgen.

Der auf einzelnen Verbandsbahnen bestandene Gebrauch, dass ein solches Billet von beliebigen Reisenden eines grossen Handelshauses benutzt werden durfte, ist abgestellt.

Beraubungen von Expresswagen.

Nach einer der „Railr. Gazette" aus St. Louis am 25. Dezember zugekommenen Depesche wurde der Adam's Expresswagen in der vorhergegangenen Nacht wiederum beraubt. Von 50 Silberbarren zum Werthe von 1000 D. für einen jeden, versandt von der Arizon-Mining Co. an die Unions-Staaten Münze in Philadelphia, wurden bei der Umladung in St. Louis nur noch 47 vorgefunden. Auf welche Weise der Diebstahl vollführt wurde, ist nicht erklärlich.

Die Thäter der am 25. Oktober in Pacific Junction vorgekommenen viel erheblicheren Beraubung eines Expresswagens (s. No. 1 S. 8 d. Ztg.) sind durch die Pinkerton Agentur in Chicago ermittelt und zur Haft gebracht, auch sind noch 9850 D. vom geraubten Gelde wieder erlangt.

Zwei bedeutende Unfälle.

Das neue Jahr hat begonnen mit zwei an einem Tage, den 4. Januar, vorgekommenen, sehr schlimmen Unfällen.

Der eine davon fand statt auf der Baltimore & Ohio Bahn in der Nähe des Ortes Republic, O., und zwar war dies ein Zusammenstoss zwischen dem mit 60 Miles (97 km) für die Stunde einhersausenden, westwärts fahrenden Expresszug und einem liegen gebliebenen, ostwärts gekommenen Güterzug, ungefähr 2 Uhr Morgens bei einer Temperatur unter 0°. Die Trümmer fingen sofort Feuer, welches das ganze Holzwerk, ausgenommen das der Schlafwagen und solcher Theile des Güterzuges, welche mit Hand weggeschoben werden konnten, verzehrte.

Von etwa 22 Personen, welche als umgekommen angegeben werden, sind mehrere lebendig verbrannt in Gegenwart der zum Tode erschrockenen Ueberlebenden, welche ausser Stande waren, ihnen zu helfen. Ursache des Unfalls scheint Sorglosigkeit des Personals gewesen zu sein.

Der zweite Unfall ereignete sich vor Tagesanbruch auf der Boston & Albany Bahn, wo ein mit 45 Miles (72 km) für die Stunde ostwärts fahrender Expresszug, bestehend aus 1 Express-, 1 Gepäck-, 1 Rauch-, 1 gewöhnlichen Personen- und 2 Schlafwagen, auf der Station West Springfield infolge Schadhaftigkeit einer Achse oder eines Rades theilweise entgleiste. Während Maschine und Expresswagen, ebenso wie die Schlafwagen auf dem Gleise blieben, wurde der Gepäckwagen gegen Lokomotive und beladene Güterwagen eines auf dem nächsten Gleise stehenden Güterzuges geworfen; die Trümmer geriethen ebenfalls sofort in Brand und Gepäck-, Rauch-, und Tageswagen wurden vom Feuer verzehrt. Den Passagieren der beiden letzten Wagen gelang es glücklicherweise, dem Feuer durch Herauskriechen durch die Fenster zu entgehen, bis auf einen Mann, der bis zur Unkenntlichkeit verbrannte. Ein Passagier war schwer, 18 andere Personen, einschliesslich des Personals, waren leichter verletzt.

Schneestürme.

Der schlimmste in den letzten 5 Jahren vorgekommene Schneesturm wurde in der ersten Woche dieses Jahres aus Michigan berichtet. Der Schnee lag 5 Fuss in gleichmässiger Fläche. Drei westlich gehende Züge blieben stecken 5 Meilen östlich von Michigan City und es erforderte beinahe die volle Tagesarbeit von 4 Lokomotiven, um sie zurückzuholen. Der Grand Rapids Zug fuhr auf den Schlusstheil des Newyorker Expresszuges auf, der nahe bei New Buffalo festlag. Dabei wurde ein Schlafwagen beschädigt und der Wärter desselben, sowie der Feuermann verletzt.

Aehnliche Störungen kamen auf der Wabash Bahn vor, auf welcher auch 3 Lokomotiven nöthig waren, um den regelmässigen Tageszug herauszuholen. Güterzüge konnten auf keiner Linie abgelassen werden. („Railr. Gaz.") H.

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Möglichkeit einer Beihilfe zur Anstiftung** (von durch Eisenbahnbedienstete unternommene Zolldefraudationen). Thatbestand: Der Angeklagte ist wegen vorher zugesagter, seines eigenen Vortheils wegen in fortgesetzter That geleisteter Begünstigung, d. h. Beihilfe des der Anstiftung der neun Mitangeklagten zur Zolldefraudation schuldigen Kaufmannes K. in V. zu einer Geldstrafe von 2000 *M.* verurtheilt. Er rügt Verletzung der §§ 257, 48 R.-Str.-G.-B.'s und behauptet, es sei ein Widersinn, Beihilfe des Anstifters unter den obwaltenden Umständen anzunehmen, eine Beihilfe könne nur gegenüber den Hauptthätern, welche die Defraudationen verübten, konstruirt werden, diese sei aber thatsächlich verneint; eine Beihilfe zur Anstiftung müsste in Beziehung zu der Handlung des Anstifters stehen und eine solche Beziehung liege hier nicht vor. Diese Ansicht ist irrthümlich aus folgenden Gründen: „Die Revision lässt zweifelhaft, ob die rechtliche Möglichkeit einer Beihilfe des Anstifters überhaupt oder nur das Dasein einer solchen Beihilfe im vorliegenden Falle bestritten werden soll. Wie das Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 8. Juni 1883 (Entsch. Bd. VIII S. 317 ff.) aus der Geschichte und Fassung des § 257 Absatz 3 R.-Str.-G.-B.'s nachgewiesen hat, ist die im voraus zugesagte Begünstigung, da sie die Begehung der That erleichtert, also die innere Natur der Theilnahme hat, eine wirkliche Beihilfe, und nicht etwa nur eine mit der Strafe der Beihilfe belegte Art der Begünstigung. Das Wesen der Beihilfe liegt in der wissentlichen Förderung einer fremden Strafthat durch Rath oder That vor oder bei der Verübung. Der Anstifter, welcher einen Anderen zu der von demselben begangenen strafbaren Handlung durch Geschenke oder Versprechen, durch Drohung, durch Missbrauch des Ansehens oder der Gewalt, durch absichtliche Herbeiführung oder Beförderung eines Irrthums oder durch andere Mittel vorsätzlich bestimmt hat, ist Theilnehmer der Handlung. Die Beihilfe kann sich dem Anstifter gegenüber durch Einwirkung auf seinen Entschluss, Bestärkung seines Vorsatzes, Gewährung der Mittel zur Anstiftung oder durch Mitwirkung bei Werbung des Thäters äussern;

jede Unterstützung des Anstifters in seiner Anstiftungshandlung vom ersten Stadium der Entschliessung bis zu dem letzten der Bestimmung des Angestifteten zur Strafthat erscheint begrifflich als Beihilfe der Anstiftung. Es ist daher unrichtig, wenn die Revision die rechtliche Möglichkeit einer solchen Beihilfe überhaupt in Abrede stellt, eine Beihilfe zur Anstiftung ist allerdings konstruirbar und wird auch von den meisten Kommentatoren zugelassen; auch hat das Preussische Obertribunal (Bd. XV. S. 238) dieselbe angenommen. Aus der Fassung des § 49 R.-St.-G.-B.'s „dem Thäter zur Begehung des Verbrechens Hilfe leistet" kann ein Argument gegen diese Ansicht nicht abgeleitet werden, da § 257 R.-Str.-G.-B.'s, welcher im Absatz 3 die hier fragliche Art der Beihilfe normirt, ausdrücklich neben dem Thäter auch den Theilnehmer, also den Anstifter etc. aufführt. Das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 verweist im § 149 lediglich auf die allgemeinen Vorschriften der Landesstrafgesetze, d. h. nach § 2 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuche, jetzt des R.-Strafgesetzbuchs steht also auch nicht entgegen. — Das Instanzgericht hat nun aber den Thatbestand der Beihilfe, welche Angeklagter L. dem Anstifter K. geleistet, im vorliegenden Falle einwandsfrei festgestellt, es hat als erwiesen erklärt, dass K. in V. während der Jahre 1882 und 1883 in fortgesetzter That die Zolldefraudation von rohem Kaffee in grossem Umfange dadurch betrieben, dass er die früheren mitangeklagten Eisenbahnbediensteten der Linie Venlo-Kempen durch Gewährung eines hohen Entgeltes gedungen, den von ihm gelieferten Kaffee in kleinen Quantitäten mit Hinterziehung des Eingangszolles (20 ₰ für das Pfund) über die Grenze in die Wohnung des Angeklagten zu schaffen und dass Angeklagter den so eingeschwänzten Kaffee zum Theile selbst oder durch seine Dienstboten in Empfang nahm, denselben einstweilen bei sich vor Zugriffen der Zollbeamten barg, sodann das Umpacken der ganzen Säcke meist besorgte und die Weiterbeförderung vorbereitete und stillschweigend gestattete, dass er aber dadurch, um dem K. als Anstifter der von den Eisenbahnbediensteten fortgesetzt unternommenen Zolldefraudation, die Vortheile der Anstiftung, den Betrag etwa der Hälfte der Zollgefälle, zu sichern, nach den durch die bereits verurtheilten Mitangeklagten verübten einzelnen Defraudationsakten wissentlich Beistand leistete, dass er dies seines eigenen Vortheils wegen that und den Beistand vor der That dem Anstifter, und zwar nur diesem, nicht auch den Defraudanten selbst zusagte, indem er ihm den Lagerraum zu dem bekannten Zwecke vermiethete. Natürlicherweise liegt in jeder dem Anstifter gewährten Beihilfe indirekt auch eine Förderung der Hauptthat; eine Beihilfe des Thäters selbst ist aber damit noch nicht gegeben, da dieselbe eine wissentliche sein muss, dieses Moment aber, wie der Zusammenhang der Gründe zeigt, gerade vom Instanzgerichte im vorliegenden Falle verneint wird." (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 8. Juli 1886. Rep. 1470/86; Entscheid. Bd. XIV. S. 318 ff.)

---

v. O. **Haftpflicht. Ausschluss bei selbst verschuldeter Trunkenheit.** Der V. Senat des Reichsgerichts hat unterm 3. März 1886 folgenden Rechtsgrundsatz angenommen, welcher für die Haftpflicht der Eisenbahnen von Wichtigkeit ist: „Hatte sich ein beim Eisenbahnbetriebe verletzter Mensch vorher freiwillig in einen Grad von Trunkenheit versetzt, welcher ihn zu einem Verhalten auf dem Bahnkörper (die Nichtbeachtung des herannahenden Zuges) geführt hat, welches er im nichttrunkenen Zustande, bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit, hätte vermeiden können und müssen, so ist die Eisenbahnverwaltung nicht schadenersatzpflichtig."

Vermischtes.

Internationales statistisches Institut.

Das im Juni 1885 in London beim Jubiläum der Statistical Society ins Leben gerufene Internationale statistische Institut wird in den Tagen vom 12. bis 19. April d. J. in Rom seine erste ordentliche Session abhalten. Diese wissenschaftliche Gesellschaft hat sich bekanntlich die Aufgabe gestellt, als Ersatz der in den Jahren 1853—1878 bestandenen internationalen statistischen Kongresse Anregungen zu geben und Vorschläge zu machen, um die statistischen Nachweise der verschiedenen Staaten gleichartiger und vergleichbar zu gestalten und das Gebiet der statistischen Beobachtung zeitgemäss zu erweitern. In der konstituirenden Versammlung zu London wurde nur eine kleine Anzahl von Mitgliedern gewählt; die Ergänzungswahlen sollten bei der ursprünglich für den September vorigen Jahres nach Rom einberufenen Versammlung erfolgen. Die ungünstigen Gesundheitsverhältnisse, welche damals die Reisenden in Italien bedrohten, veranlassten das Büreau des Instituts, den Termin der Session zu verschieben. Die in Vorschlag gebrachten Neuwahlen von Mitgliedern wurden zwischenseitig auf dem in den Statuten vorgesehenen schriftlichen Wege vollzogen, und das Institut zählt heute nach der uns vorliegenden Liste 40 Ehrenmitglieder, 73 wirkliche und 21 korrespondirende Mitglieder. Die ersten wissenschaftlichen Autoritäten aller Länder der Erde, wir nennen nur die Namen eines Czoernig, Engel, Göschen, Lompertico, Oettingen, Rümelin, Leon Say, Semenow, finden sich unter den Ehrenmitgliedern; ebenso ist unter den wirklichen und korrespondirenden Mitgliedern kein einziger zu finden, dessen Name nicht eine internationale Bedeutung in der wirthschaftlichen oder amtlichen Statistik hätte. Nach den bestimmten Zusagen, welche bisher dem Präsidium zugekommen sind, ist eine rege Betheiligung und die Anwesenheit von Mitgliedern aus allen Theilen Europas bei der Versammlung in Rom gesichert. Die Italienische Regierung hat den Chef ihres statistischen Büreaus, Luigi Bodio, der in der jetzigen Session als Generalsekretär des Instituts funktionirt, in liberalster Weise bei der Vorbereitung der zu Ostern dieses Jahres stattfindenden Versammlung unterstützt, es wurde der ansehnliche Betrag von 15 000 Lire für die fortlaufenden Publikationen des Instituts und ausserdem der Betrag von 10 000 Lire für die Abhaltung der Session in Rom ins Budget eingestellt und auch vom Parlamente bewilligt. Ueberdies hat die Italienische Regierung schon im Sommer des verflossenen Jahres auf diplomatischem Wege die Einladungen des Büreaus bei den Regierungen unterstützt, in deren Staaten die Mitglieder des Institutes amtliche Stellungen einnehmen, und hat alle Vorbereitungen getroffen, um den Mitgliedern die Reise nach Rom zu erleichtern. Das Programm der Sitzungen ist bereits festgestellt, und es schweben nur noch über einen Punkt Verhandlungen, nach deren Ergebniss demnächst die Publikation der in Berathung zu ziehenden Anträge erfolgen soll.

Elektrisches Schiff.

Von der Firma Siemens & Halske ist ein elektrisches Schiff, „die Electra", hergestellt worden, dessen Körper von R. Holtz in Harburg a. d. Elbe geliefert wurde. Das Schiff ist aus verzinktem Stahlblech gebaut, 11,5 m lang und etwa 2 m breit, und hat, voll ausgerüstet, einen Tiefgang von etwa 0,80 m. Durch zwei wasserdichte Schoten ist das Schiff in drei Abtheilungen getheilt; in der mittleren überdeckten Abtheilung befinden sich die Akkumulatoren, in welchen die Elektrizität zur Bewegung des Elektromotors, welcher die Schiffsschraube treibt, aufgespeichert wird. Der Elektromotor befindet sich in der hinteren Abtheilung und ist durch eine elastische Kuppelung direkt mit der Schraubenwelle verbunden. Die dreiflügelige Schraube hat einen Durchmesser von etwa 400 mm. Der Elektromotor liegt im Untertheil des Schiffes versenkt; auf dem darüber befindlichen Schutzkasten steht der Steuermann, der durch einen Kurbeleinschalter die Schiffsschraube mit verschiedenen Geschwindigkeiten in Thätigkeit setzen kann. Wird der Kurbeleinschalter nach der anderen Seite gedreht, so arbeitet die Schiffsschraube in gleicher Weise rückwärts. Die in dem mittleren Raume untergebrachten 80 Akkumulatoren werden an passender Stelle durch eine mittelst Dampfkraft bewegte, auf dem Lande stehende elektrische Maschine geladen, indem man zwischen letzterer und dem Schiffe zwei bewegliche elektrische Leitungen herstellt. Die Ladung der Akkumulatoren reicht für eine Fahrt von 3—4 Stunden aus, dann muss die Ladung mit Elektrizität von neuem geschehen. Indem mit Hilfe des Einschalters die sämmtlichen Akkumulatoren, hinter einander oder zweifach oder vierfach neben einander geschaltet, ihren Strom den Elektromotoren zuführen, ändert sich die Umdrehungszahl des Elektromotors und damit die der Schiffsschraube und die Fahrgeschwindigkeit. Bei der höchsten Tourenzahl der Schraube von 8 bis 900 Touren in der Minute macht das Schiff eine Fahrt von etwa 4 m in der Sekunde. Die „Electra" kann etwa 30 Personen fassen und hat einen durchaus lautlosen, ruhigen Gang.

Das Telephon in Afrika.

Das erste Afrikanische Telephonnetz wird binnen kurzem auf San Tomé, einer der reichsten Inseln des Golfs von Guinea, eingerichtet werden. Das Centralbüreau wird zunächst 50, an verschiedenen Stellen der Insel gelegene Stationen verbinden. Letztere ist insbesondere durch ihre bedeutenden Cacao- und Kaffeekulturen bekannt.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Eröffnung der Neubaustrecke Münster-Warendorf für den öffentlichen Verkehr und Herausgabe von Tarifnachträgen für den Lokalverkehr Köln (rechtsrh.). Am 10. d. Mts. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Wanne-Bremen) zu Münster unterstellte Neubaustrecke Münster-Warendorf mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüter-Verkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Handorf, Raestrup-Everswinkel, Telgte und Warendorf dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die für diese Stationen mit dem 10. d. Mts. zur Einführung kommenden Personen-Fahrpreise und Gepäcktaxen sind am Billetschalter derselben zu erfahren.

Die Personenbeförderung auf der Strecke Münster (K. M.)-Warendorf findet von dem genannten Tage ab nach folgendem Fahrplane statt:

Entfernung in km	459 II-IV	455 II-IV	453 II-IV	461 Gem. Z. II-IV	Klasse	Stationen	Klasse	458 Gem. Z. II-IV	454 Gem. Z. II-IV	452 II-IV	460 II-IV
0,0	8.10	12.33	4.35	7.56	ab ↓	Münster K. M.	↑ an	6.26	11.36	3.30	7.30
5,8	8.29	12.52	4.54	8.19	„	Handorf	ab	6.08	11.18	3.12	7.12
10,9	8.47	1.10	5.12	8.41	„	Telgte	„	5.48	10.58	2.56	6.56
17,2	9.08	1.31	5.33	9.06	„	Raestrup-Everswinkel	„	5.22	10.32	2.35	6.35
26,0	9.35	1.58	6.00	9.33	an	Warendorf	„	4.50	10.00	2.07	6.07

Die Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für den Güterverkehr der vorbezeichneten neuen Stationen untereinander, sowie zwischen denselben einerseits und den übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Stationen andererseits sind in den am 10. d. Mts. in Kraft tretenden Nachträgen II zum Gütertarif (Theil II) bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) vom 1. Januar 1887 für den Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks enthalten.

Die betreffenden Tarifentfernungen kommen auch für die — im übrigen auf Grund des Tarifs für die Beförderung von Leichen etc. vom 1. Juli 1885 erfolgende — Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Anwendung, für Fahrzeuge jedoch nur insoweit, als die zu deren Ver- und Entladung erforderlichen besonderen Einrichtungen auf den zur Eröffnung kommenden Stationen vorhanden sind.

Exemplare der genannten Tarifnachträge, von welchen derjenige zum Gütertarife ausserdem anderweite, erhöhte, am 1. April 1887 bezw. 1888, 1889 und 1890 in Kraft tretende Frachtsätze der Spezialtarife I—III und des Ausnahmetarifs A (für Holz) im Verkehr der Stationen der Strecke Rheine - Emden untereinander, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (für Basalt etc.) von verschiedenen Stationen der Westerwaldbahn und Berichtigungen enthält, sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 4. Februar 1887. (295)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Güterverkehr.

Am 13. d. Mts. treten die in dem Oesterreichisch - Ungarisch - Russischen Verband-Gütertarif, Theil II, vom 1. Januar 1883 nebst Nachträgen und dem dazu gehörigen Ausnahmetarif für Getreide vom 8. Juli 1886 enthaltenen Frachtantheile der Russischen Bahnen (in Rubel- bezw. Frankenwährung) für den Verkehr von Oesterreich-Ungarn nach Russland ausser Kraft und kommen somit von dem gedachten Tage an für diese Verkehrsrichtung nur noch die in Gulden Oe. W. ausgeworfenen Frachtsätze für den Verkehr nach den Grenzstationen Granica und Sosnowice trans. (nach letzterer Station jedoch nur insoweit diese in dem Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Tarif als transportberechtigt bezeichnet ist) zur Anwendung.

Die ausführlicheren Bestimmungen hierüber sind in dem XX. Nachtrage zu dem oben bezeichneten Verbandtarif bezw. dem I. Nachtrage zu dem Ausnahmetarif für Getreide enthalten, welche bei der Stationskasse zu Kattowitz unentgeltlich zu haben sind.

Breslau, den 3. Februar 1887. (296)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Für die Beförderung von Schwefelkies in Wagenladungen von 10000 kg von den Stationen Lintorf, Grevenbrück und Schwelm nach der Badischen Station Kirnbach treten am 10. Februar 1887 Ausnahme-Tarifsätze in Höhe von 1,10 ℳ für Lintorf, 1,03 ℳ für Grevenbrück und 1,11 ℳ für Schwelm in Kraft.

Köln, den 2. Februar 1887. (297)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

a) Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen, b) Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten Aenderungen bezw. Ergänzungen zu den Tarifkilometern für
zu a) Berlin, Schlesischer Bahnhof,
zu b) Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof,
Calau und Horka in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Februar 1887. (298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die Gültigkeit sämmtlicher, durch Bekanntmachung vom 27. August 1886 zuerst zum 13. Oktober 1886 neuen Stils für die Richtung nach Russland aufgehobenen und sodann durch Bekanntmachung vom 11. September 1886 bis zum 12. Februar 1887 neuen Stils (einschliesslich) verlängerten Tarife und zwar des Deutsch-Russischen Gütertarifs (2. Ausgabe), gültig vom 1. Januar 1883 neuen Stils, nebst zugehörigen Nachträgen, der Anhänge I und II zum obigen Gütertarif nebst zugehörigen Nachträgen sowie des mit Gültigkeit vom 15. Februar 1886 besonders zur Einführung gekommenen I. Nachtrages zum Ausnahmetarif V (Steinkohlen etc.) wird hiermit über den 12. Februar 1887 neuen Stils hinaus bis auf weiteres verlängert.

Bromberg, den 1. Februar 1887. (299)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch - Deutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. April l. J. verlieren die im Theil II, Heft 4 für den obenbezeichneten Verband enthaltenen Frachtsätze für Getreide etc. zwischen Hof, Sächsische Staatsbahn und den Rumänischen Stationen Bals, Butvesti, Circea, Cotofeni, Craiova, Filiasi, Isalnita, Palota, Pelesti und Piatra ihre Geltung.

Breslau, den 3. Februar 1887. (300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Am 10. d. Mts. tritt Nachtrag III zum Kohlentarif Deutschland-Italien via Gotthard, ermässigte Frachtsätze enthaltend, in Kraft. Gratis.

Unsere Bekanntmachung vom 28. Dezember 1886, welche auch die Einführung der Italienischen Taxen in Aussicht gestellt hatte, findet durch diesen Nachtrag Erledigung und wird hiermit zurückgezogen.

Strassburg, den 3. Februar 1887. (301)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrh.)-Altona, Frankfurt a/M., Hannover und Oldenburg. Am 10. Februar 1887 werden die Stationen Hondorf, Telgte, Raestrup-Everswinkel und Warendorf der Zweigbahn Münster-Rheda in die Tarife für den direkten Güterverkehr bezw. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Hannover, Altona und Oldenburg, sowie der an die beiden ersteren Bezirke anschliessenden und in die betreffenden Tarife aufgenommenen Privatbahnen andererseits einbezogen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 5. Februar 1887. (302)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. März d. Js. tritt der Nachtrag V zum Tarifhefte II (Verkehr mit der Main-Neckarbahn) vom 1. Februar 1884, in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit Pfungstadt, Station der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt. Preis 0,10 ℳ.

Köln, den 5. Februar 1887. (303)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 11 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Die Station Mülhausen (Nord) im Elsass wird vom 15. d. Mts. ab in den Seehafen-Ausnahmetarif des Westdeutschen Verbandes mit den für Mülhausen bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Hannover, den 3. Februar 1887. (304)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Für den Transport von Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger im Verkehr von Aschersleben, Egeln, Schönebeck und Stassfurt nach Lübeck ist mit dem 1. d. Mts. ein Ausnahmesatz von 0,52 *M.* pro 100 kg zur Einführung gekommen.

Hannover, den 5. Februar 1887. (305)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Steine zwischen Ziegelei und Blankenburg bei Berlin. Vom 10. Februar d. J. ab findet der auf Seite 271 unseres Lokal-Gütertarifs vom 1. April 1885 verzeichnete, 0,19 *M.* für 100 kg betragende Satz des Ausnahmetarifs D für Steine zwischen Ziegelei (bei Freienwalde a/O.) und Berlin, Stettiner Bhf., bis auf weiteres auch auf den Verkehr zwischen Ziegelei und Blankenburg bei Berlin Anwendung.

Berlin, den 2. Februar 1887. (306 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. bis auf weiteres gelangen im Theil II, Heft 1 des vom 1. Mai 1886 gültigen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr für Sendungen von Hefe (Germ), sowohl flüssige als feste, bei Beförderung als Eilgut die nachstehenden direkten Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

ab Lundenburg (Station der Kaiser Ferdinands-Nordb.) nach den folgenden Stationen der Galiz. Carl-Ludwigbahn:

Borki wielkie 609,1 kr. } pro 100 kg.
Radymno . . 392,7 „ }

Wien, den 1. Februar 1887. (307)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft, Kgl. Ung. Staatseisenbahnen, Priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn, K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Bahn, K. priv. Fünfkirchen-Barcser Bahn, Ungar. Nordostbahn, Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen, Arad-Temesvárer Bahn, Eisenbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek, Szamosvölgyer Eisenbahn. Direkter Verkehr mit Oesterr.-Ungar. Seehäfen und Cormons (transit). Mit 1. Januar 1887 tritt ein gemeinsamer Nachtrag resp. ein Nachtrag IV und je ein Nachtrag III zu dem Tarife vom 15. Juni 1883 für den direkten Verkehr zwischen Fiume, Triest und Cormons trs. einerseits und den Budapester Bahnhöfen und Barcs andererseits, resp. zu den Tarifen vom 1. Dezember 1883 für den Verkehr zwischen Triest und Cormons trs., ferner Fiume einerseits und den hinter Budapest resp. Barcs gelegenen Stationen Ungar. Bahnen andererseits in Kraft.

Dieser Tarifnachtrag enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Waarenklassifikationen, Aufnahme neuer Stationen in die beregten Verbandtarife, Einführung mehrerer Ausnahmetarife, allgemeine Bestimmungen für die im Rückvergütungswege eingeführten besonderen Begünstigungen, besondere Begünstigungen und Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge können durch die kommerzielle Direktion der Südbahn in Wien, die Betriebsdirektion der Südbahn in Budapest, sowie durch sämmtliche an diesem Verbande betheiligten Verwaltungen und durch die Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Budapest, Wien, Arad und Dées, am 1. Januar 1887. (308)
Die Verbandverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung verschiedener Haltestellen für den Personen- bezw. Gepäckverkehr. Nach einer Mittheilung der K. K. pr. Südbahngesellschaft ist am 15. v. Mts. die zwischen den Stationen Fritzens und Hall belegene Haltestelle Volders für den Personenverkehr eröffnet worden.

Ferner werden nach einer Mittheilung der K. E.-D. zu Erfurt am 1. März d. J. die Personen-Haltestellen Haarhausen, Prittitz und Wetterzeube sowie der Haltepunkt Längwitz für die direkte Abfertigung von Reisegepäck, dann die Haltestelle Radis für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 7. Februar 1887. (309)
Die geschäftsführende Direktion
des Vereins.
Wex.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 3. Januar 1887 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à 3 000 Mark.

No. 71 138 178 243 272 280 332 381 575 663 804 832 883 1010 1099.

à 1 500 Mark.

No. 1222 1296 1333 1342 1481 1492 1513 1514 1527 1601 1763 1911 1988 2012 2102 2187 2244 2324 2385 2414 2441 2459 2504 2599 2607 2716 2735 2828 3117 3349 3434 3500.

à 300 Mark.

No. 3518 3700 3912 3985 3992 4014 4103 4161 4235 4356 4371 4483 4533 4809 4867 4868 4869 4917 4979 5051 5108 5240 5283 5436 5460 5474 5528 5559 5688 5732 5751 5802 5860 5961 6180 6198 6318 6395 6412 6450 6460 6466 6575 6701 6861 6990 7010 7068 7311 7336 7337 7338 7349 7400 7512 7539 7628 7633 7651 7686 7693 7702 8112 8182 8192 8342 8357 8410 8435 8455 8460 8486 8541 8779 8907 8922 8981 9229 9433 9573 9584 9629 9765 9770 9818 10122 10196 10240 10241 10367 10435 10448 10473 10492 10519 10573 10577 10729 10745 10759 10803 10914 10952 10973 10988 11003 11046 11088 11109 11126 11190 11396 11500 11556 11622 11935 11981 12025 12093 12106 12178 12219 12220 12274 12386 12415.

Diese Obligationen sind mit den Zinsscheinen Reihe II No. 6 bis 20 nebst Talon vom 1. April 1887 ab

bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig,

sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung einzureichen.

Die Verzinsung fraglicher Obligationen hört mit dem 31. März 1887 auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1887. (310)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung präsentirt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsschein Reihe I No. 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März 1884 mit 3 *M.* 37½ ₰)

à 300 *M.*: No. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1886.

(Abzuliefern mit Talons und Zinsscheinen Reihe II No. 4—20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März 1886 mit 3 *M.* 37½ ₰ pro Stück)

à 300 *M.*: No. 4834 4854 5016 5362 6821 9860 10217 10218.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Terminen, zu welchen die Auslocsung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 7. Januar 1887. (311)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1887 bis 1. April 1888 soll im Submissionsverfahren vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. Februar l. J. Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Franko-Einsendung von 70 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 22. Januar 1887. (312)
Grossherzogliche Direktion.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Lieferung von Verblendziegeln (ca. 1 000 000 Stück) und Terrakotten für das neue Empfangsgebäude,

Termin
Sonnabend, den 19. Februar 1887,
Morgens 10 Uhr
in dem Büreau für den Bahnhofsumbau. Zeichnungen, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bremen, den 3. Februar 1887. (313)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn-Betriebsamtes angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Gesammtgewichte von 267 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Die Angebotsgrundlagen sind in den Büreaus der Stationen Falkenburg, Lubow, Neustettin, Zollbrück und Bütow, auf welcher die Materialien lagern, sowie in dem Büreau des Deutschen Submissionsanzeigers in Berlin, Ritterstr. 47, und der Submissionszeitung Cyclop daselbst, Friedrichstr. No. 1, ausgelegt. Dieselben werden auf Verlangen von dem Büreauvorsteher, Eisenbahnsekretär Goertz hierselbst gegen Einsendung von 50 ₰ Abschreibegebühren und zwar die Kaufbedingungen und die Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien in je 2 Exemplaren jedem Kauflustigen zugesandt.

Angebotstermin am Sonnabend, den 26. Februar 1887, Vormittags 11 Uhr.

Stolp, den 4. Februar 1887. (314 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 12. **1887.**

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 12. Februar 1887.

Dieser Nummer liegt No. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Kilometer-Abonnements der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Seit dem 1. Februar 1887 ist auf den Ungarischen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (ausschl. der Sekundärbahnen Totmegyer-N.-Bélicz, Esztergom-Nána-Ipolyságh, Valkány-Perjámos und Vojtek-Német-Bogsán), ferner für die Theilstrecke Marchegg-Wien des Oesterreichischen Netzes rücksichtlich der I. und II. Wagenklasse das sogenannte Kilometer-Abonnement eingeführt worden, wodurch denjenigen Personen, welche die vorbezeichneten Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft häufig in Anspruch nehmen, ein Preisnachlass gewährt wird, welcher mit der zunehmenden Länge der im Laufe eines Kalenderjahres zurückgelegten Strecken progressiv steigt und dessen Höhe zwischen 30 und 45 pCt. der normalen Personen- bezw. Kurierzugs-Fahrpreise schwankt.

Insofern ausschliesslich Ungarische Strecken benutzt werden, beträgt die Minimalzahl der im Laufe eines Kalenderjahres zurückzulegenden Kilometer 5 000; wird jedoch ausser den Ungarischen Strecken auch die Linie Marchegg-Wien in das Kilometer-Abonnement einbezogen, so beträgt die zu lösende Minimalzahl 6 000 km pro Jahr.

Der Preis eines Abonnementsbillets stellt sich wie folgt:

	I. Klasse fl. Oe. W.	II. Klasse fl. Oe. W.
für 5 000 km	197.—	147.—
„ 6 000 „	225.—	168.—
„ 8 000 „	281.—	211.—
„ 10 000 „	337.—	253.—
„ 12 000 „	393.—	295.—
„ 15 000 „	478.—	358.—
„ 20 000 „	618.—	463.—

Die Abonnementskarten berechtigen zur Benutzung aller fahrplanmässigen Züge — Orient-Expresszüge ausgenommen — und gewähren den Vortheil, dass der Billetinhaber nicht an bestimmte Strecken gebunden ist, sondern die an die Abonnementskarte geknüpfte Ermässigung ohne Unterschied auf allen vorbezeichneten Strecken geniesst.

Die Abonnementsbillets bestehen aus handlichen Kouponsheftchen, in welchen — in der Form leicht abzulösender durchlochter Marken — Kouponanweisungen für 100, 50, 10 und 5 km enthalten sind. Zur bessern Veranschaulichung drucken wir nachstehend von jeder Art der im Kouponheft enhaltenen Marken, von welchen 10 Stück eine Seite bilden, ein Stück ab, wobei zu bemerken ist, dass im Original noch auf jedem Koupon die Kilometerzahl farbig aufgedruckt ist.

Szab. osztrák-magyar államvasut-társaság.
Priv. österr.-ung.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I osztály / Classe I

Szelvény-utalvány 100 kilométerre.
Coupon-Anweisung für 100 Kilometer.

Szab. osztrák-magyar államvasut-társaság.
Priv. österr.-ung.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I osztály / Classe I

Szelvény-utalvány 50 kilométerre.
Coupon-Anweisung für 50 Kilometer.

Szab. osztrák-magyar államvasut-társaság.
Priv. österr.-ung.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I osztály / Classe I

Szelvény-utalvány 10 kilométerre.
Coupon-Anweisung für 10 Kilometer.

Szab. osztrák-magyar államvasut-társaság.
Priv. österr.-ung.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I osztály / Classe I

Szelvény-utalvány 5 kilométerre.
Coupon-Anweisung für 5 Kilometer.

Die vordere innere Seite des Umschlags des Kouponheftchens wird als Raum für die Photographie des Inhabers benutzt, während hinter den Kouponanweisungen die für diese Jahresabonnements gültigen Bestimmungen sich abgedruckt finden. Den Schluss bildet ein Blatt, auf welchem Klasse, Nummer, Vermerk über den räumlichen Umfang der Gültigkeit des Kouponheftes und darunter die eigenhändige Unterschrift des

Inhabers, für welchen allein die Billets Gültigkeit haben, Platz findet.

Die Manipulation beim Gebrauch dieser Abonnements-Kouponhefte ist eine sehr einfache. Vor Antritt einer Reise hat der Inhaber des Kouponheftes die Verabfolgung eines gewöhnlichen, für den zu benutzenden Zug gültigen Fahrbillets zu einer Tourfahrt zu verlangen, welches ihm vom Billetkassirer gegen Entgegennahme der auf die betreffende Distanz entfallenden Kilometerkoupons verabfolgt wird. Die kilometrischen Entfernungen sind aus den für Personen- und Omnibuszüge bezw. für Kurierzüge aufgelegten, für die betreffenden Bahnlinien geltenden speziellen Kilometerzeigern zu entnehmen, von welchen jedem Abonnements-Kouponhefte je 1 Exemplar beigegeben wird. Das Abtrennen des Kilometerkoupons aus den Heften haben die Billeteinnehmer selbst zu besorgen. Aus dem Hefte losgetrennte Koupons werden als ungültig betrachtet und an Zahlungsstatt nicht angenommen.

Die Reise kann in einer beliebigen Station der Ungarischen Linien ausschl. der vorbenannten Sekundärbahnen angetreten bezw. beendigt werden; auf der Oesterreichischen Strecke Marchegg-Wien hingegen kann der Ausgangs- oder Endpunkt der Reise stets nur Wien Staatsbahnhof sein.

Mit den Abonnements-Kouponheften können Billets nur für jene Wagenklasse gelöst werden, für welche dieselben lauten. Die Koupons für die I. Wagenklasse sind auf gelbem, für die II. Klasse auf grünem Papier gedruckt. Der Uebertritt von der II. in die I. Wagenklasse ist gegen vorherige Meldung beim Kondukteur gestattet, und wird in einem solchen Falle die volle Differenzgebühr zwischen den für die betreffende Zuggattung gültigen Fahrpreisen dieser Wagenklassen im Nachzahlungswege erhoben.

Wird ein Abonnements-Kouponheft von einer anderen Person benutzt, als von jener, für welche es ausgestellt ist, so wird dem unrechtsmässigen Besitzer das Heft abgenommen und gegen denselben im Sinne des § 14 des Betriebsreglements verfahren. Der für das Abonnements-Kouponheft gezahlte Betrag ist in einem solchen Falle verfallen, und behält sich die Verwaltung überdies weitere Schritte vor.

Der Inhaber des Abonnements-Kouponheftes ist verpflichtet, den Kontrolorganen ausser dem gelösten Eisenbahnbillet auch das Kouponheft vorzuweisen, ohne welches das erstere keine Gültigkeit besitzt. Kann zu dem gelösten Zugbillet aus irgend einem Grunde nicht auch gleichzeitig das betreffende Abonnements-Kouponheft vorgewiesen werden, so wird das gelöste Billet als ungültig betrachtet und gegen den Reisenden das Strafnachzahlungs-Verfahren eingeleitet bezw. für die ganze zurückgelegte Strecke das Doppelte der Fahrgebühr, mindestens jedoch der Betrag von 3,60 fl. erhoben.

Das für den benutzten Zug gelöste Fahrbillet ist beim Verlassen der Bestimmungsstation abzugeben.

Wenn die gelösten Koupons vor Ablauf des Jahres aufgebraucht werden, können für das Gültigkeitsjahr des Abonnementsheftes Zusatzkouponhefte mit derselben Ermässigung gelöst werden, welche dem erstgelösten Abonnements-Kouponhefte zu Grunde lag. Es werden jedoch in einem solchen Falle nur Zusatzkouponhefte für mindestens 1 000 km verabfolgt. Nach Ablauf des Kalenderjahres bezw. nach Zurücklegung der letzten Fahrt sind die Abonnements-Kouponhefte sammt den etwa übrig gebliebenen Koupons entweder direkt oder durch die Stationschefs an die Einnahmekontrole des Budapester Direktoriums zurückzustellen.

Das Abonnements-Kouponheft, mit welchem stets auch das betreffende Zugbillet vorzuweisen ist, gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. Die zeitweilige Einstellung des Verkehres oder sonstige Verkehrshindernisse begründen keinen Anspruch auf irgend eine Entschädigung oder auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Abonnements-Kouponheftes.

Das Kilometersystem beruht somit auf der Grundlage, dass einer bestimmten Person, welche die Bahn häufig benutzt, ein im voraus bestimmter, mit der wachsenden Bahnlänge steigender Nachlass von den normalen Fahrgebühren bewilligt wird. Der Inhaber einer derartigen Abonnementskarte ist nicht genöthigt, von vornherein die Strecken anzumelden, welche er im Laufe des Jahres bereisen wird, da dieselbe für alle Linien (ausschl. der Sekundärbahnen) Gültigkeit besitzt.

Zur Orientirung über die Höhe der Ermässigung dienen folgende Beispiele:

Die Entfernung Budapest-Wien für Kurierzugbillets ist im Kilometerzeiger mit 335 km angegeben, beträgt daher hin und zurück 670 km. Ein Reisender, der monatlich einmal von Budapest nach Wien fährt, hat daher eine Abonnementskarte für 10 000 km zu lösen. Hierfür bezahlt er in der I. Klasse 337 fl. Oe. W., in der II. Klasse 253 fl. Oe. W., während 12 Fahrten mit gewöhlichen Kurier- oder Expresszugkarten in der I. Klasse 433 fl. Oe. W., in der II. Klasse 327 fl. Oe. W. kosten. Die Ersparniss beträgt demnach in der I. Klasse 96 fl. Oe. W., in der II. Klasse 74 fl. Oe. W.

Ein Reisender, der von seinem Wohnort wöchentlich eine Reise zu machen hat, z. B. von Czegléd nach Köbánya, legt in 52 Wochen 6 760 km zurück; wer aber z. B. wöchentlich von Budapest nach Pressburg zu reisen hat und hierbei die Kurierzüge benutzen will, legt bei diesen Reisen 26 500 km zurück.

Vier Fahrten von Budapest nach Temesvár, zwei Fahrten von Temesvár nach Orsova und zurück nach Budapest, dann vier Fahrten von Budapest nach Neuhäusel, von dort nach Tyrnau, von dort nach Wien und zurück nach Budapest ergeben eine Entfernung von nahezu 7 000 km. Schliesslich 12 Fahrten zwischen Temesvár und Wien, hiervon die Hälfte der Fahrten mit dem Kurierzug, die Hälfte mit dem Personenzug angenommen, ergeben 15 360 km, wofür der Reisende II. Klasse 584 fl. Oe. W. als normalen Fahrpreis zu bezahlen hat, während sein Abonnementsbillet für 15 000 km nur 358 fl. Oe. W. kostet.

Diese Abonnementskarten können in jeder Station der Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie direkt bei der Einnahmekontrole in Budapest, Teréskörút 48, bei der Speditionsagentur der Staatseisenbahn-Gesellschaft und beim Fahrkarten-Stadtbüreau Hôtel Hungaria, unter Uebergabe des Betrages und der Photographie in Visitenkartenformat bestellt werden.

Das Hauptmoment, welches die Verwaltung zur Annahme dieses Systems bewogen hat, liegt, wie uns mitgetheilt wird, darin, dass dasselbe eine genaue Feststellung des dem Publikum zu bewilligenden Preisnachlasses ermöglicht, während bei dem auf den Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und den der K. Ungarischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangenden Jahres-Abonnementskarten Werth und Gegenleistung auf schwankender, je nach der Ausnutzung einer Abonnementskarte wechselnder Grundlage beruhen.

Sehr erwünscht wäre es uns, wenn wir demnächst in die Lage gesetzt würden, darüber zu berichten, wie sich die vorstehend beschriebene Einrichtung in der Praxis, welche allein über deren Zweckmässigkeit entscheiden kann, bewährt. Auch wäre es von Interesse zu erfahren, ob etwa auch von anderen Bahnverwaltungen bereits mit Erfolg Kilometerbillets wenigstens im Abonnementsverkehr eingeführt worden sind.

Die Redaktion.

Preussischer Gesetzentwurf,

betreffend den weiteren Erwerb von Privat-Eisenbahnen für den Staat.

Dieser dem Abgeordnetenhause zugegangene Gesetzentwurf lautet:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. der die Berlin-Dresdener Eisenbahn betreffenden Verträge vom 24. Januar 1887 und vom 15/16. Dezember 1886,
2. des Vertrages vom $\frac{\text{27. Januar}}{\text{1. Februar}}$ 1887, betreffend den Uebergang des Nordhausen-Erfurter Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
3. des Vertrages vom 9/14. Dezember 1886, betreffend den Uebergang des Oberlausitzer Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
4. des Vertrages vom 3/4. Februar 1887, betreffend den Uebergang des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
5. des Vertrages vom 20/26. November 1886, betreffend den Uebergang des Angermünde-Schwedter Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

zur käuflichen Uebernahme

1. der Berlin-Dresdener Eisenbahn,
2. der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn,
3. der Oberlausitzer Eisenbahn,
4. der Aachen-Jülicher Eisenbahn und
5. der Angermünde-Schwedter Eisenbahn

sowie zur Wiederveräusserung der Strecke Dresden-Elsterwerda der Berlin-Dresdener Eisenbahn an das Königreich Sachsen

nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Massgabe der im § 1 unter 1—5 gedachten Verträge den Umtausch von

	ℳ
a) 15 750 000 ℳ Stammaktien der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe zum Betrage von	3 750 000,—
b) 15 750 000 ℳ Stammprioritätsaktien der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	9 000 000,—
c) 3 750 000 ℳ Stammaktien der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	1 339 285,71
d) 4 500 000 ℳ Stammprioritätsaktien der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	4 821 428,57
e) 7 200 000 ℳ Stammaktien der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	1 028 571,43
f) 10 800 000 ℳ Stammprioritätsaktien der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	10 285 714,29
g) 4 800 000 ℳ Stammaktien der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	6 857 142,86
h) 1 800 000 ℳ Stammprioritätsaktien der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	2 571 428,57
i) 855 000 ℳ Stammaktien der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	122 142,86
k) 855 000 ℳ Stammprioritätsaktien der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	325 714,29
herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe zu dem darstellbaren Gesammtbetrage von . . .	40 101 600,—

auszugeben.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemässheit des im § 1 unter 4 gedachten Vertrages die Mittel zur Deckung der den Aktionären der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 132 000 ℳ aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu entnehmen.

Im übrigen bleibt die Verwendung dieser Fonds, wie auch der Bilanzreservefonds, sowie der Reserve- und Erneuerungsfonds der Berlin-Dresdener, der Nordhausen-Erfurter, der Oberlausitzer und der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft nach Abzug der daraus in Gemässheit der im § 1 unter 1 bis 4 gedachten Verträge sowie des beigedruckten Vertrages vom 10./11. November beziehungsweise 21. Dezember 1886 und 8. beziehungsweise 20. Januar 1887 zu zahlenden Beträge der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Der vom Königreich Sachsen für die Abtretung der Strecke Dresden-Elsterwerda nach Massgabe des Artikels 4 a und b des unter § 1 No. 1 gedachten Vertrages vom 24. Januar 1887 zu erstattende Antheil an den Erwerbskosten der Berlin-Dresdener Eisenbahn ist unter Abschreibung von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offen stehenden Kredite zu verwenden und darüber dem Landtage Bericht zu erstatten.

§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Prozent verminderten Kourse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 5. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen der im § 1 unter 1, 2 und 3 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, so weit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als unvortheilhaft erweisen sollte, nach Massgabe des Bedürfnisses für die statutarischen Verwendungszwecke Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 2 696 600 ℳ auszugeben.

§ 6. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei der Auflösung der im § 1 genannten Gesellschaften nach Massgabe der daselbst bezeichneten Verträge den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen unter Verwendung der im § 2 bewilligten Mittel zu zahlen, beziehungsweise auf die Staatskasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind, soweit sie nicht in Gemässheit des Artikels 4 c des unter § 1 No. 1 gedachten Vertrages vom 24. Januar 1887 vom Königreich Sachsen zur Verfügung gestellt werden, durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 7. Ueber die Ausführung der im § 6 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 8. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 5 und 6), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmungen getroffen sind, der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsammlung S. 1197) zur Anwendung.

§ 9. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission (Gesetzsammlung S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 10. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen durch Veräusserung, soweit zu derselben in diesem Gesetz nicht bereits die Ermächtigung ertheilt ist, bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Zur Veräusserung einzelner Bestandtheile dieser Eisenbahnen ist diese Zustimmung nicht erforderlich, wenn nach dem Befinden der Eisenbahnaufsichtsbehörde durch die Veräusserung der Zweck, welchem die betreffende Eisenbahn dienen soll, nicht beeinträchtigt wird.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 11. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange in das Eigenthum des Staats Anwendung. Die Veranlagung dieser Steuern, soweit dieselben von dem Einkommen erhoben werden, erfolgt jedoch lediglich nach den für die Staatseisenbahnen geltenden Grundsätzen des Gesetzes, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben vom 27. Juli 1885 (Gesetzsammlung S. 327).

§ 12. Auf die Mitglieder der Beamten-Pensionskassen bezw. Fonds bei den im § 1 bezeichneten Eisenbahnen sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Anstalten entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des § 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten vom 20. Mai 1882 (Gesetzsammlung S. 298), sinngemässe Anwendung.

§ 13. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Preussischer Gesetzentwurf,

betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen auf den Staatseisenbahnen.

Dieser dem Abgeordnetenhause soeben zugegangene Gesetzentwurf bestimmt:

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselben bedingten Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

	M.
1. von Tilsit nach Stallupönen	5 414 000
2. von Terespol nach Schwetz	370 000
3. von Montwy nach Kruschwitz	597 000
4. von Meseritz nach Reppen	4 540 000
5. „ Reichenbach in Schlesien nach Langenbielau	412 000
6. „ Neusalz a. O. über Freistadt einerseits nach Sagan, andererseits nach einem in der Nähe von Reisicht belegenen Punkte der Linie Liegnitz-Sagan	5 800 000
7. von Forst in der Lausitz nach Weisswasser	1 883 000
8. von Bergen auf Rügen einerseits nach Crampas-Sassnitz, andererseits nach Lauterbach	2 125 000
9. von Glöwen nach Havelberg	460 000
10. von Pratau oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Wittenberg-Halle nach Torgau	2 800 000
11. von Cöthen oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Cöthen-Dessau nach Aken	646 000
12. von Jerxheim nach Nienhagen	2 390 000
13. von Zella-Mehlis oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Erfurt-Ritschenhausen über Schmalkalden nach Klein-Schmalkalden	4 880 000
14. von Flensburg (Nordschleswigsche Weiche) nach Nibüll oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Heide-Ribe	1 400 000
15. von Dillenburg nach Strassebersbach	1 100 000
16. von Bensberg nach Immekeppel	1 640 000
17. von Euskirchen nach Münstereifel	1 136 000
18. von Dülken nach Brüggen	900 000
19. von Lindern nach Heinsberg	850 000
b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von	8 595 000
zusammen	47 938 000

II. Zur Anlage des zweiten beziehungsweise dritten und vierten Gleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

	M.
1. Berliner Ringbahn zwischen der Landsberger Allee und Bahnhof Wedding	3 500 000
2. Berlin-Zehlendorf	3 860 000
3. Prittwitz-Zeitz-Krossen	880 000
4. Siegen-Niederschelden	270 000
5. Herbern-Mersch	49 000
6. Kettwig-Werden	110 000
zusammen	8 669 000

III. Zu nachstehenden Bauausführungen:

	M.
1. für die Vereinigung der Oberschlesischen mit der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn auf der Strecke Tarnowitz-Beuthen in Oberschlesien	616 000
2. für die Erweiterung der Eisenbahnanlagen in Neufahrwasser und Herstellung einer Schienenverbindung derselben mit dem Bahnhofe in Danzig (Olivaer Thor)	760 000
3. für die Verlegung der Berlin-Stettiner Eisenbahn zwischen Berlin und Pankow	4 500 000
4. für die Erweiterung des Bahnhofes Potsdam	536 000
5. für die Erweiterung des Bahnhofes Aschersleben	245 000
6. für die Erweiterung des Berliner Bahnhofes in Hamburg	275 000
7. für die Erweiterung des Bahnhofes Altona (Ottensen)	400 000
8. für die Anlage einer Hafenbahn in Apenrade	60 000
9. für die Erweiterung des Bahnhofes Königsdorf	260 000
10. für die Einführung der Bahn Neuss-Neersen-Rheydt-Moor in den Bahnhof Rheydt der Linie Düsseldorf-Aachen	475 000
11. für die Errichtung von Dienstwohngebäuden für das Bahnbewachungspersonal	6 600 000
zusammen	14 727 000
und insgesammt	71 334 000

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter No. I Lit. a 1—19 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Terrains, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter No. I Lit. a 2, 5, 9, 11, 13 und 14 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten — für die Bahn unter No. 13 jedoch nur von den Interessenten des Herzogthums Sachsen-Koburg-Gotha — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt werden, und zwar zum Betrage:

a) bei No. 2 (Terespol-Schwetz)	von	60 000 M.
b) „ „ 5 (Reichenbach-Langenbielau)	„	35 000 „
c) „ „ 9 (Glöwen-Havelberg)	„	90 000 „
d) „ „ 11 (Köthen-Aken)	„	600 000 „
e) „ „ 13 (Zella-Mehlis-Klein-Schmalkalden)	„	20 000 „
f) „ „ 14 (Flensburg-Niebüll)	„	300 000 „

Sollte zu dem Bau der Strecke Schmalkalden-Klein-Schmalkalden der unter No. 13 bezeichneten Bahnlinie Zella-Mehlis-Schmalkalden-Klein-Schmalkalden Grund und Boden innerhalb Gothaischen Gebiets überhaupt nicht erforderlich werden, so ist von den Interessenten des Herzogthums Sachsen-Koburg-Gotha ausserdem noch an die Preussischen Interessenten zu den alsdann denselben allein zur Last fallenden Grunderwerbskosten dieser Strecke ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Baarbeitrag von 5 000 M. zu entrichten.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter No. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 47 938 000 M. die Bestände derjenigen Reserve- und Erneuerungsfonds der Oberlausitzer, Nordhausen-Erfurter, Aachen-Jülicher und Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft, welche zu dem vorläufig auf rund 1 324 122 M. ermittelten Gesammtbetrage dem Staate zufallen, insoweit zu verwenden, als über diese Fonds nicht anderweit verfügt ist. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 No. I, desgleichen zur Deckung der für die im § 1 unter No. II und III vorgesehenen Bauausführungen erforderlichen Mittel von zusammen höchstens 23 396 000 M. sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 562 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 564 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 569 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, betr. kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 703 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Situationsplan der Strecken Prüm-Bleialf und Ahrweiler-Altenahr (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Kritik eines Oberstgerichtlichen Urtheils.

Die Königlich Ungarische Kurie hatte kürzlich die seitens einer Bahnanstalt wegen der Verwendung von zwei Wagen für die Sendung einer Partei von dieser geforderten Mehrfracht auf Grund des § 53 des Betriebsreglements deshalb abgewiesen, weil der diese Sendung aufnehmende Bahnbeamte deren Verladung auf nur Einen Wagen der Partei zusicherte, mit dieser daher der einseitig nicht abzuändernde Vertrag geschlossen wurde, da es sich somit hier nicht um eine unrichtige Anwendung des Tarifs oder einen Fehler bei der Gebührenberechnung handelt. Diese offenbar unrichtige Entscheidung hat eine gewisse Aufregung in Bahnkreisen um so mehr hervorgerufen, als sich einige dem Speditionswesen dienende Wiener Organe darauf als Richtschnur für die Folge berufen haben. Diese Unrichtigkeit erhellt auf den ersten Blick, insbesondere bei der Bedachtnahme auf die Bestimmungen sowohl der Art. 290, 294, 406 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzes als auch der §§ 49 und 53 des Betriebsreglements selbst, nachdem eine Unterscheidung des Irrthums de jure oder de facto um so weniger platzgreifen kann, als gemäss dem vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulare der Eisenbahnen sich die Partei ausdrücklich den Tarifbestimmungen unterwirft, sie daher die Mehrfracht zu bezahlen hat, wenn sich nachträglich erst die Nothwendigkeit der Beigabe eines zweiten Wagens ergibt. Der Irrthum des aufnehmenden Beamten würde im vorliegenden Fall der Partei zum Vortheil, der Bahn aber zum Nachtheil gereichen, was, abgesehen von allen andern Konsequenzen und der Möglichkeit eines strafbaren Einverständnisses des Bahnbeamten mit der Partei, gegen den gesunden Menschenverstand verstösst. Es bedarf daher gar nicht der Heranziehung des Römischen Rechts, wie es in einer gegen das fragliche Urtheil gerichteten Kritik in der „Ungar. Advokaten-Zeitung" geschieht, um dessen Unrichtigkeit zu beweisen. Diese angefochtene Entscheidung hat dessenungeachtet in einem Privat-Dozenten einen Vertheidiger gefunden, welcher sich darauf beruft, dass durch die Zusage der Verladung in Einem Wagen ein von der Eisenbahn einseitig nicht abzuändernder Vertrag geschlossen wurde, welcher mit Rücksicht darauf, dass der Irrthum durch die Bahnorgane selbst hervorgerufen wurde, von ihr auch dann eingehalten werden muss, wenn sich nachträglich die Nothwendigkeit der Verladung in zwei Wagen herausgestellt hat, ohne dass sie daraus berechtigt wäre eine Mehrforderung geltend zu machen. Diese Rechtsanschauung wird durch Savigny's Lehre „Ueber den Irrthum" und durch Citate zweier jüngerer Deutscher Rechtslehrer und zwar Kohler im „Jahrbuch für Dogmatik des Rechtes" XVI Bd. pag. 92 und Röver „Ueber die Bedeutung des Willen bei Willenserklärungen" pag. 19 und aus den positiven Bestimmungen des Allgem. Osterr. bürgerl. G.-B., namentlich des § 871 zu begründen versucht. Nun ist die in diesem Paragraphen vorausgesetzte Irreführung im fraglichen Falle gar nicht eingetreten, während die subtilen Lehren über die Willenserklärung und deren Form hierauf deshalb nicht passen, weil der oft citirte § 53 des Betriebsreglements ohne Unterscheidung der Art des Irrthums ausdrücklich bestimmt, dass die unrichtige Anwendung des Tarifs sowie Fehler bei der Gebührenberechnung weder der Eisenbahn noch den Parteien zum Nachtheil gereichen sollen, welche sich doch dem Betriebsreglement unterworfen haben. Eine restitutio in integrum dürfte daher doch erzielt werden können. Es wäre sonach angezeigt, wenn dessen Revision wegen des offenbaren Irrthums, in welchem sich die obersten Richter der Königlichen Kurie befunden haben, beziehungsweise die neuerliche Anstrengung dieses Prozesses von der betreffenden Bahnunternehmung im Interesse aller anderen Bahnen durchgeführt würde.

Auskünfte über die Leistungsfähigkeit der Bahnen.

Mit Rücksicht darauf, das fremdländische Bahnverwaltungen, Korporationen, Behörden oder auch Privatpersonen des öfteren um Lieferung solcher Daten ersuchen, welche sich auf die Beschreibung der Bahnen beziehen und aus welchen die Transportfähigkeit und das Leistungsvermögen der Eisenbahnen beurtheilt werden können, wurde von seiten des Kommunikationsministeriums, wie der „Lloyd" meldet, an alle inländischen Bahnverwaltungen ein Cirkularerlass gerichtet, mit welchem das Ministerium verordnet, dass in Hinkunft derlei Auskünfte nicht ertheilt werden dürfen und die Lieferung von Daten auf das strengste verboten wird.

Interpellation betreffend Staatseisenbahn-Pensionsfonds.

Handelsminister Marquis v. Bacquehem beantwortete im Oesterreichischen Abgeordnetenhause eine an ihn gerichtete Interpellation betreffend die Erwerbung des nächst dem Salzburger Bahnhofe gelegenen Sägewerkes in Itzling für Rechnung des Pensionsfonds der Beamten der Oesterreichischen Staatsbahnen dahin, dass auf eine aus der kommerziellen Abtheilung der Generaldirektion hervorgegangene fachmännische Anregung die Erwerbung und Erhaltung des am Bahnhof in Salzburg gelegenen Sägewerks ins Auge gefasst, da es wirthschaftlich unzulässig schien, ein Etablissement eingehen zu lassen, welches durch den ermöglichten leichten Bezug des Rohmaterials aus den ausgedehnten Staatsforsten in Salzburg und den Nachbarländern und durch die Aussicht, das verarbeitete Holz bis an den Bodensee, nach der Schweiz und Frankreich führen zu können, einem sicheren Aufschwung entgegengehe. Es wurde nach eingehender Berathung des Gegenstandes im Schosse des Pensionsausschusses und auf dessen Antrag von der Generaldirektion die Erwerbung des Sägewerkes für das Pensionsinstitut der Beamten um den Kaufpreis von 70 000 fl. genehmigt, nachdem vorher durch ein mit dem Forstärar auf 10 bezw. 5 Jahre getroffenes Abkommen, in welchem nebst der Uebernahme der Erhaltungskosten ein jährlicher Pachtzins von 3 500 fl. stipulirt ist, nach Abzug der Steuern und sonstigen Abgaben unter allen Umständen eine Verzinsung von 4 pCt. gesichert erschien. Was die Schädigung der Privat-Sägewerksbesitzer betrifft, so haben eingeleitete Untersuchungen gezeigt, dass die Befürchtungen bezüglich der Konkurrenz nicht zutreffen, da die mit dem Forstärar vereinbarten Bahntarife solche sind, welche in derselben Höhe wiederholt anderen Holzverfrachtern zugestanden wurden. Was die Frage der Verwaltung des Pensionsfonds anbelangt, welcher gegenwärtig einen Vermögenswerth von rund 7 600 000 fl. aufweist, so hat dieselbe ein Ergebniss geliefert, welches, sowohl was im allgemeinen die Sicherheit der Anlage als die erzielte Rente betrifft, als ein zufriedenstellendes bezeichnet werden darf. Gleichwohl ist, um eine bestimmt vorgezeichnete Grundlage für die Verwaltung zu schaffen, eine Abänderung der Statuten für das Pensionsinstitut und für die übrigen für die Bediensteten der Staatsbahnen bestehenden Wohlthätigkeitsfonds in Aussicht genommen. Die Generaldirektion beabsichtigt, in die Statuten ausdrücklich die Bestimmung aufzunehmen, dass unter Vorbehalt der Entscheidung des Handelsministeriums in jedem einzelnen Falle für die Fruktifizirung des Vermögens dieser Fonds die jeweils für die Anlage von Pupillengeldern bestehenden Vorschriften zur Anwendung zu kommen haben.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Das am 5. Februar d. J. ausgegebene „Reichsgesetzblatt" enthält zwei Kundmachungen, womit die von der Berner internationalen Konferenz gefassten Beschlüsse, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, in Wirksamkeit gesetzt werden. Die Vereinbarungen bezüglich der Spurweite der Bahngleise (höchsten 1,465 und mindestens 1,435 m) und bezüglich der Konstruktion des Rollmaterials treten am 1. April 1887 in Kraft. Die Entwürfe für neu anzuschaffende Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel sind vor der Bestellung ausnahmslos dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen; diese Bestimmung tritt sofort in Kraft. (Wir haben diese Kundmachungen bereits vollständig in voriger Nummer mitgetheilt. D. Red.) Eine ganz gleichlautende Kundmachung publizirt das Ungarische Kommunikationsministerium im „Vasuti és közlekedési közlöny" No. 14 d. J.

Das Pferde-Ausfuhrverbot.

Dasselbe wurde in beiden Reichshälften am 5. Februar d. J. publizirt und wird damit die Ausfuhr von Pferden für sämmtliche Grenzen des allgemeinen Oesterreichisch-Ungarischen Zollgebietes verboten. Dieser Erlass beruht auf einem Ministerraths-Beschlusse, welcher sich auf den Artikel 6 des Gesetzes über den Zolltarif stützt. Hier heisst es nämlich: „Die Regierung ist ermächtigt, im Verordnungswege den Verkehr mit bestimmten Waaren aus öffentlichen Rücksichten und insbesondere aus Gründen der Sanitäts- und Sicherheitspflege zu beschränken." Um die Bedeutung des Ausfuhrverbotes zu illustriren, führt die „N. Fr. Pr." folgende Daten der offiziellen Handelsausweise an. Es stellt sich die Einfuhr von Pferden nach Oesterreich-Ungarn und die Ausfuhr aus dem Zollgebiete wie folgt:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Stück	Millionen Gulden	Stück	Millionen Gulden
Im ganzen	5 737	2,007	25 283	10,113
Davon über die Grenze gegen				
Deutschland	1 975	0,691	8 141	3,259
Russland	2 963	1,037	790	0,316
Rumänien	303	0,106	1,397	0,558
Italien	194	0,067	12,296	4,918

Wie man sieht, ist der Export weit grösser, als der Import; er richtet sich in erster Reihe nach Italien und sodann über die Deutschen Grenzen. Von der gesammten Pferdeausfuhr entfallen beinahe 50 pCt. auf Italien und etwa 32 pCt. auf die Länder jenseits der Deutschen Grenzen. Wie viel von den 8 141 Pferden nach Deutschland und wie viel in andere Länder, insbesondere Frankreich, gingen, lässt sich unseren Ausfuhrlisten, welche über die Bestimmungsorte der Sendungen keinen Aufschluss geben, nicht entnehmen; wahrscheinlich bleibt der

grössere Theil in Deutschland. Dies lässt sich auch aus den Ausweisen der Deutschen Zollbehörden schliessen, die soeben die Handelslisten für das Jahr 1886 publizirt haben. Danach wurden im abgelaufenen Jahre 72 748 Pferde nach Deutschland eingeführt und nur 14 030 Stück aus Deutschland ausgeführt. Aus Frankreich bezog Deutschland 6 113 Pferde (gegen 5 249 im Jahre 1885); dagegen wurden von Deutschland nach Frankreich nur 1 137 Pferde (gegen 414 im Jahre 1885) abgegeben.

Die Vorschriften, betreffend Tarifbegünstigungen im Personen- und Güterverkehre der Eisenbahnen.

Eine Zusammenstellung der diesbezüglichen Vorschriften ist von dem um solche Sammelwerke verdienten Hofsekretär des Handelsministeriums Dr. Max Freiherrn von Buschmann sowohl im „Centralblatt der Oesterreichischen Eisenbahnen" No. 14 d. J. als auch in einer besonderen Broschüre veröffentlicht worden.

Das folgende Inhaltsverzeichniss gibt eine Uebersicht über die ganze Materie: Tarifbegünstigungen. 1. Im allgemeinen. 2. Auf den der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien. 3. Auf den im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen: A. Ausschluss von Tarifbegünstigungen; B. Beschränkung der Berechtigung zur Ertheilung von Tarifbegünstigungen a) im Güterverkehre, b) im Personenverkehre; C. Vorlage der Tarifbegünstigungen an die Staatsverwaltung, a) im Güterverkehre, b) im Personenverkehre; 4. auf den im Privatbetriebe stehenden K. K. Staatsbahnen A. im Güterverkehre, B. im Personenverkehre.

Eröffnung von Bahnstrecken im Dezember 1886.

Im Monate Dezember 1886 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

die 10,9 km lange Theilstrecke Pezenizyn-Sloboda rungurska der Kolomeaer Lokalbahn am 1. Dezember;

die 3,6 km lange Theilstrecke Petronell-Deutsch-Altenburg der Lokalbahn Bruck a. L.-Hainburg der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft am 2. Dezember;

die 14,1 km lange Fortsetzung der Vizinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás bis Bûd-Szent-Mihaly am 12. Dezember;

die 10,8 km lange Theilstrecke Csakathurn-Varasdin der Zagorianer Bahn am 13. Dezember und

die 3,2 km lange Strecke Wien- (Schönbrunner Linie) Hietzing der Dampftramway Wien-Hietzing-Perchtoldsdorf am 22. Dezember.

Eisenbahnverkehr im Dezember 1886.

Im Monate Dezember 1886 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 4 034 382 Personen und 5 872 974 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 574 420 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 860 fl. — Im gleichen Monate 1885 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 3 764 589 Personen und 5 449 802 t Güter 18 010 411 fl. oder pro Kilometer 810 fl., daher resultirt für den Monat Dezember 1886 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen von 6,2 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im Jahre 1886 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 238 807 749 fl., im Jahre 1885 auf 242 717 876 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes im abgelaufenen Jahre 22 433 km, im Jahre 1885 dagegen 21 997 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer im Jahre 1886 auf 16 645 fl., gegen 11 034 fl. im Jahre 1885, d. i. um 389 fl., mithin um 3,5 pCt. ungünstiger.

Ermittelung des Durchmessers der Bodenfläche bei gebrauchten Emballagen.

Nach der Waarenklassifikation auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen werden „gebrauchte Emballagen" (mit weniger als 1,3 m Durchmesser der Bodenfläche) in jedem Gewichte nach Klasse A berechnet.

Infolge aufgetauchter Beschwerden, betreffend die Bestimmung des Durchmessers der Bodenfläche wurde angeordnet, dass der Durchmesser von viereckigen Emballagen (z. B. Kisten, Koffer, Steigen, auch Glassteigen etc.) in der Art zu bestimmen ist, dass die Längen- und Breitendimensionen der Bodenfläche addirt werden und die Hälfte dieser Summe als Durchmesser anzusehen ist.

Gebrauchte Emballagen, mit einem Durchmesser über 1,3 m, sind nicht als sperriges Gut, sondern nach der Normalklasse I zu berechnen, nachdem blos neue Emballagen (ohne Rücksicht auf den Durchmesser) als sperriges Gut zu tarifiren sind.

Titres der Elisabethbahn.

Die Direktion der Staatsschuld gibt bekannt, dass die Interimsscheine, welche für die fünfprozentigen in Gold verzinslichen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen ausgegeben wurden, vom 15. März ab gegen definitive Titres umgetauscht werden. Die Besitzer von abgestempelten Elisabethaktien können vom 8. Februar an den Tilgungsplan beziehen.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn.

Es verlautet, dass die für Anfang März in Aussicht genommene Ausschreibung der Offerte auf jene Strecken der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, für welche im diesjährigen Budget 6 Millionen Gulden angesetzt sind, erst nach den Delegationen erfolgen werde. Motivirt wird diese Verzögerung durch die Unsicherheit der auswärtigen Verhältnisse.

Abonnementskarten nach dem Kilometersystem

werden vom 1. Februar d. J. ab von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn für einige ihrer Linien mit Ausnahme der Sekundärbahnen ausgegeben, durch welche eine namhafte Ermässigung der Fahrpreise erzielt wird. (Spezielle Mittheilung über diese neue Einrichtung siehe S. 101 fg. Die Red.)

Sitzung des Verwaltungsrathes und ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

In dieser Sitzung wurden hochwichtige Beschlüsse gefasst. Der Präsident theilte der „N. Fr. Pr." zufolge mit, dass er mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung der Orientbahnen und die Herstellung einer neuen internationalen Linie sowohl mit den Vertretern der Anschlussbahnen, namentlich der Türkischen Bahnen, als mit den Vertretern der Ungarischen Regierung Pourparlers gepflogen habe, welche den Zweck haben, das Verhältniss der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu den Orientbahnen zu regeln. Der Verwaltungsrath fasste den Beschluss, zum Studium der Verhältnisse und des Zustandes der Türkischen Eisenbahnen ein aus den Mitgliedern Denormandie, de Serres, Hieronymi und Hegedüs bestehendes Subkomitee zu entsenden. Das Subkomitee hat die Aufgabe, sich über die Verhältnisse der Türkischen Eisenbahnen eingehend zu informiren und dem Verwaltungsrathe zu referiren, ob es im Interesse der Gesellschaft gelegen ist, mit den Türkischen Bahnen irgend eine Vereinbarung, entweder wegen eines Tarifübereinkommens oder event. auch bezüglich der Betriebsübernahme, abzuschliessen. Auf der Tagesordnung der Sitzung standen in erster Reihe die Vorlagen für die am 3. Februar abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung. Bezüglich der Abschlagszahlung auf den Aktienkoupon fasste der Verwaltungsrath den Beschluss, den Aktionären vorzuschlagen, es solle entgegen der bisherigen Praxis der Januarkoupon nur mit dem Betrage von 12½ Frcs., d. i. mit 2½ pCt., eingelöst werden, während am 1. Juli der Restbetrag des auf jede Aktie entfallenden Jahreserträgnisses zur Vertheilung zu bringen wäre. Dieser Vorschlag wurde von der Generalversammlung auch angenommen. Der Verwaltungsrath entschied weiter über mehrere laufende Angelegenheiten. Er vergab den Bau der Linie Csata-Leva an die Firma Greger sen. Nach Herablangen der Konzessionsurkunde soll mit dem Baue sofort begonnen werden. Weiter wurde beschlossen, die Eisenbahnlinien Ottendorf-Preussische Grenze (in der Richtung von Chotzen-Braunau) und Wessely-Schudomeritz-Landesgrenze auszubauen.

12. ordentliche Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn.

Dieselbe wurde am 5. Februar d. J. abgehalten. Nach dem pro 1886 erstatteten Berichte wurde der seitens der betriebführenden Südbahn eingegangene Pachtschilling von 550 000 fl. in Silber zur Bezahlung der Prioritätszinsen sowie der fünfprozentigen Aktienzinsen verwendet, und es verblieb noch ein reiner Ueberschuss von 2 061 fl. Dieser Ueberschuss wurde im Sinne früherer Beschlüsse der Generalversammlung der Reserve für Kouponstempel zugewiesen, welche dadurch auf die Höhe von 51 199 fl. gebracht wird. Die Versammlung genehmigte den Bericht sowie die Bilanz und sprach ihr Einverständniss damit aus, dass auch der nächste Januar-Julikoupon der Gesellschaftsaktien mit 5 pCt. aus dem Pachtschillinge bestritten werde.

Börsenbericht und Prioritätenmarkt.

Das vorerwähnte Pferde-Ausfuhrverbot hätte sich in seinen Wirkungen auf den Kours der Werthpapiere noch deprimirender geäussert, wenn nicht die Beruhigungen des Kaisers gegenüber mehreren Persönlichkeiten auf dem Juristenball und die gleichfalls beruhigenden Erklärungen des Oesterreichischen Ministerpräsidenten über die durch die Einberufung der Delegation zum Zwecke der Beschaffung der ausserordentlichen Mittel für die Heeresausrüstung paralysirend gewirkt hätten. Die Kourse der Bahnaktien zum Schlusse der Woche, welche bereits gegen die Vorwoche gehalten niedriger erscheinen, waren schon im Laufe der ersteren viel mehr gewichen und erholten sich erst infolge der erwähnten Beruhigungen. Wie ernst aber die Lage ist, zeigt folgender der „Deutschen Zeitung" entnommener Rückblick.

Eine Vergleichung der Koursveränderungen, die sich im Zeitraume vom 4. Januar bis 3. Februar auf dem Prioritätenmarkte ergaben, mit jenen des übrigen Effektenmarktes zeigt, dass der erstere der rückläufigen Bewegung einen ziemlich zähen Widerstand entgegensetzte. Einerseits liegt das grösste Prioritätenmaterial in festen Händen, theils als verschiedenartiges Depositum, theils als Kautionen u. s. w., andererseits erblickte das Kapital hier noch seine sicherste Verzinsung. Der überaus flüssige Geldstand verlieh dem Anlagesuchenden nicht die sonstigen Vortheile des Reportgeschäftes und da zu Rentenanschaffungen die politischen Störungen sicherlich nicht einladend waren, behaupteten Prioritäten mit Recht ihr Uebergewicht. Wenn nun die Koursabschläge, welche die letzten Tage des Monats den meisten Prioritätengattungen gebracht haben, so empfindliche gewesen sind, so müssen wir diese Thatsache als ein sehr ernstes Zeichen der Zeit, einer tiefgehenden Erregung des Marktes verzeichnen. So bedeutende Koursveränderungen bei gleichwiegenden Anlagewerthen, wie wir sie in nachstehender Tabelle verzeichnen, pflegen im Auslande zu den allergrössten Seltenheiten zu gehören.

	4. Januar	3. Februar	
Albrechtbahn-Prioritäten	100.70	97.50B.	— 2.30
Alföldbahn-Prioritäten	100.25	97.50	— 2.75
Budapest-Fünfkirchener Bahn-Prioritäten	100.50	98.50	— 2.—
Buschtěhrader Bahn-Prioritäten	106.25	103.—	— 3.25
Galizische Carl-Ludwigbahn	100.50	98.25B.	— 2.25
Kaschau-Oderberger Bahn, zweite Emission	101.—	98.—	— 3.—
Lemberg-Czernowitzer Bahn, zweite Emission	92.80	86.50	— 6.30
Oesterreichische Nordwestbahn	106.20	103.—	— 3.20
Rudolfbahn, zweite Emission 1884	93.50	87.—	— 6.50
Siebenbürger Bahn	100.—	95.75	— 4.25
Südbahn	158.50	155.—B.	— 3.50
Ungarische Nordostbahn	99.90	94.75	— 5.15
Vereinigte Prioritäten	125.—	120.50	— 4.50

Central-Abrechnungsbüreaus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Grundsätzliche Bestimmungen für die Ausführung des Abrechnungs- und Saldirungsdienstes.*)

1. Als Grundsatz hat zu gelten, dass alle betheiligten Bahnen durchsichtige, prüfbare Abrechnungen erhalten müssen, dass somit auch die Transitbahnen über die von ihnen ausgeführten Transporte detaillirte Nachweisungen erhalten, die diesen Bahnen die Möglichkeit bieten, die für sie abgerechneten Einnahmen prüfen zu können.

Diese Nachweisungen sind seitens der Central-Abrechnungsbüreaus auszufertigen.

2. Personenverkehr. Die Prüfung der Personenrechnungen aller Arten obliegt den Abgangs- (Versand-) Bahnen. Dieselben haben bei der Revision den gleichen Vorgang zu beobachten, wie solcher bisher in den Central-Abrechnungsbüreaus befolgt wurde. Den Ausgangsbahnen obliegt auch die Nummernkontrole hinsichtlich der Verwendung aller streng verrechenbaren Formularien (Transportregister, Begleitercertifikate u. s. w.).

Nach beendeter Revision der Personenrechnungen sind dieselben mittelst je einer Zusammenstellung den Kontrolen der Bestimmungsbahnen derart rechtzeitig zuzusenden, dass die letzteren spätestens am 25. des auf den Rechnungsmonat folgenden Monates in den Besitz der Rechnungen gelangen. Die Bestimmungsbahnen vergleichen die Nummern der verrechneten Billets mit dem Vermerke für abgestreifte Fahrkarten, wobei jedoch wegen einzelner etwa am letzten Monatstage verkauften nicht verrechneten Karten kein Anstand zu erheben ist. Weiter merken sich die Bestimmungsbahnen jene statistischen Daten vor, welche sie in die Lage versetzen, die ihnen später durch die Abrechnung zugeschiedenen Gebührenantheile prüfen zu können, worauf die Rechnungen sammt den zugehörigen Zusammenstellungen und den Verständigungsschreiben über etwa konstatirte Anstände der Ausgangsbahn zurückzusenden sind, bei welcher die Dokumente spätestens am letzten desselben Monates anlangen müssen. Die Ausgangsbahnen senden sodann die von den Endbahnen anerkannten Rechnungen nach Vornahme der etwa erforderlich gewesenen Korrekturen mit den Zusammenstellungen an das betreffende Central-Abrechnungsbüreau, woselbst diese Dokumente spätestens am 5. des auf den Rechnungsmonat folgenden zweitnächsten Monats anlangen müssen, um die Gebührenvertheilung und den Abrechnungsabschluss bis letzten vornehmen zu können.

Die Transitbahnen haben über den Personenverkehr Nachweisungen zu erhalten, aus welchen routenweise die Anzahl der in jeder Wagenklasse beförderten Personen u. s. w. zu entnehmen ist, und welche die hierfür abgerechneten Transportgebühren ausweisen (cfr. Punkt 1).

3. Reisegepäck-Verkehr. Auch die Revision der Gepäckrechnungen obliegt den Versandbahnen, welchen zu diesem Zwecke seitens der Endbahnen die Original-Gepäckscheine bis längstens am 10. des auf den Rechnungsmonat folgenden Monates zu übersenden sind. Im übrigen ist bezüglich der Gepäckrechnungen, wie vorstehend sub 2 für die Personenrechnungen ausgeführt ist, vorzugehen.

4. Güterverkehr. Die Kartirung, sowie die stations- und routenweise Rechnungslegung beim Versand und Empfange hat wie bisher zu erfolgen, jedoch nach einem in Aussicht genommenen geänderten System, welches die Abrechnung auf Grund der Abgabsrechnungen ermöglicht.

Die Kontrolen verfassen rücksichtlich des Versands der eigenen Stationen auf Grund der ungeprüften Versandsummarien für jede Bestimmungsbahn je eine Zusammenstellung; mit diesen Zusammenstellungen sind die Versandrechnungen und Versandsummarien sodann den Kontrolen der einzelnen Empfangsbahnen zuzusenden, bei welchen diese Dokumente längstens bis zum 15. des auf den Rechnungsmonat folgenden Monats eintreffen müssen.

Die Kontrolen der Empfangsbahnen revidiren die Empfangsrechnungen der eigenen Stationen und die ihnen zugekommenen korrespondirenden fremden Versandrechnungen auf Grund der Karten, ergänzen die fremden Versandsummarien durch Eintragung des klassenweisen Gewichtes bei jeder Relation und senden nach derart erfolgter Behandlung des Versandmaterials dasselbe richtiggestellt, resp. ergänzt den Kontrolen der Versandbahnen zurück. Weiter verfassen die Kontrolen über den Güterempfang der eigenen Stationen auf Grund der geprüften Rechnungen und Summarien Empfangs-Zusammenstellungen.

An die Central-Abrechnungsbüreaus sind, zum Zwecke der Gebührenrepartition, seitens der Bahnen blos die mit den betreffenden Summarien belegten Versand- und Empfangs-Zusammenstellungen zu senden u. zw. müssen diese Dokumente bis längstens den 10. des auf den Rechnungsmonat folgenden zweitnächsten Monats in den Central-Abrechnungsbüreaus einlangen, während die Karten und Rechnungen bei den Bahnen verbleiben.

5. Uebersicht der Schuld und Forderung. Ausserdem hat jede Bahn über ihre Gesammtschuld und Forderung, wie bisher, eine Uebersicht (jetziges Formular No. 30) zu verfassen und dem betreffenden Central-Abrechnungsbüreau bis längstens am 20. des auf den Rechnungsmonat zweitfolgenden Monats zuzusenden.

6. Porto-Rückvergütungen. Als Regulirende hat stets die Endbahn zu fungiren, welcher die Reklamation eventuell zur Behandlung abzutreten ist. Die Endbahn, welche sich im Besitze der kompletten Dokumente befindet, hat den Akt mit einem Differenzausweise und mit jenen Dokumenten (Karten u. s. w.) zu belegen, auf Grund welcher das betreffende Central-Abrechnungsbüreau die Berechtigung der Reklamation zu prüfen vermag. Wurde die Sendung umkartirt, so ist der Akt nöthigenfalls den Endbahnen aller einzelnen Theilkartirungsstrecken zur Instruirung zu senden. Zuletzt hat der instruirte Akt an das betreffende Central-Abrechnungsbüreau zu gelangen, welches die Antheile der einzelnen Bahnen zu ermitteln und die Liquidirung in der bisher befolgten Weise vorzunehmen hat.

7. Inkontrirungen. Jene Bahnen, welche in Refaktieangelegenheiten bisher die Inkontrirung der Dokumente durch die Central-Abrechnungsbüreaus gegen spezielle Kostenvergütung haben vornehmen lassen, werden in der Folge die Mitwirkung der betreffenden Endbahnen unter den gleichen Bedingungen in Anspruch nehmen müssen, falls sie es nicht vorziehen, sich nach eigenem Ermessen in anderer Weise zu behelfen.

8. Reexpeditionen. Jene Bahn, in deren Bereiche die Reexpedition erfolgt ist, und welche den Reexpeditionsausweis zu legen hat, inkontrirt die bezüglichen Daten mit den Karten und Rechnungen, bestätigt im Ausweise, dass die Inkontrirung vorgenommen wurde, und sendet letzteren behufs der Gebührenvertheilung an das betreffende Central-Abrechnungsbüreau.

9. Fehlexpeditionen. Die Konstatirung der Fehlexpeditionen und Verfassung der bezüglichen Ausweise obliegt den Endbahnen, welche die Ausweise sodann mit den betreffenden Karten belegt an das kompetente Central-Abrechnungsbüreau zu leiten hat.

10. Kartellabrechnung. Da die Fusionirung der Spezial- mit den Central-Abrechnungsbüreaus in Aussicht genommen ist, wird es in der Folge möglich sein, zur Aufstellung der Kartellabrechnungen rücksichtlich jener Verkehre, für welche die Transportgebühren-Abrechnung durch die Central-Abrechnungsbüreaus erfolgt, die gleichen Unterlagen (Summarien) mitzubenutzen, wonach die bisher erforderlich gewesene

*) Siehe No. 97 d. Ztg. Jahrg. 1886.

nachträgliche Requirirung und Ueberwachung der Vollzähligkeit der Rechnungen künftighin entfallen wird.

Das für die Kartellabrechnungen noch weiter erforderliche Rechnungsmaterial sonstiger Verkehre (Lokal-, Wechsel-, Auslandsverkehr) wird in bisher üblicher Weise beschafft werden müssen.

11. Verzinsung der gegenseitigen Forderungen. Die Verzinsung der gegenseitigen Forderungen hat, wie bisher, zum Zinsfusse der Oesterreichisch-Ungarischen Bank für Platzwechsel in Wien zu erfolgen. Als jener Tag, mit welchem die Verzinsung der gegenseitigen Abrechnungsschuldigkeiten zu beginnen hat, wird der 20. des auf den Rechnungsmonat folgenden Monats festgesetzt.

12. Abschlagszahlungen. Es ist gestattet, Abschlagszahlungen auch nach Beginn der Zinspflicht, wann immer bis zum Zeitpunkte der Fälligkeit der Saldi zu leisten, wenn jedoch hierbei Ueberzahlungen eintreten, so werden die mehrgezahlten Beträge nicht zum vollen, sondern blos zum halben Zinsfusse verzinst.

13. Saldirung. Die aus was immer für Veranlassungen entstandenen gegenseitigen Forderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen sind, soweit dieselben der gemeinsamen Central-Saldirungsstelle zur Abrechnung zugewiesen wurden, seitens der letzteren zusammenzustellen; dieselbe hat ferner hieraus zweimal monatlich u. zw. am 10. und 25. jeden Monats die von jeder Bahn zu zahlenden, resp. zu empfangenden Beträge zu ermitteln und den Geldausgleich zu veranlassen. Die Saldirungsstelle hat in ähnlicher Weise, wie dies seitens der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geschieht, zu den vorstehend festgesetzten Terminen den betheiligten Bahnen Ausgleichungsvorschläge zu übersenden, und ist es sodann jeder schuldenden Verwaltung freigestellt, in der ihr geeignet erscheinenden Weise, jedoch im Domizil der fordernden Bahn, ohne dass der letzteren hieraus Kosten erwachsen dürfen, zu bezahlen. Die Annahme des von den schuldenden Bahnen diesbezüglich gewählten Modus ist für die fordernden Bahnen obligatorisch.

Aus der Schweiz.

Schmalspurbahn Visp-Zermatt.

Ueber eine, der Baseler Handelsbank und den Herren Masson, Chavannes & Co. in Lausanne konzessionirte schmalspurige Eisenbahn zwischen Visp und Zermatt berichtet die „Schweizerische Bauzeitung“ folgendes:

Die Bahn wird in Visp auf einer Höhe von 654 m über Meer ihren Anfang nehmen und, theils auf dem rechten, theils auf dem linken Ufer des Vispbaches sich hinziehend, über die zunächst in Aussicht genommenen Stationen Stalden, St. Nicolaus, Randa und Fäsch nach Zermatt (1 602 m über Meer) gelangen. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 34,75 km, dürfte sich aber nach Aufnahme der genauern Linie noch etwas verändern. Die Bahn soll eine Spurweite von 75 cm oder auch mehr erhalten. Auf einzelnen Strecken, zusammen auf 1 705 m Länge, soll zur Ueberwindung von Steigungen über 50 ‰ eine Zahnstange eingelegt werden, während im übrigen die Bahn als Adhäsionsbahn gebaut wird, wobei sich die Konzessionäre jedoch vorbehalten, erforderlichenfalls auf weiteren Strecken die Zahnschiene zur Anwendung zu bringen. Auf den Adhäsionsstrecken ist die Maximalsteigung 50 ‰ und als kleinster Halbmesser 75 m, auf den Zahnstangenstrecken 150 ‰ und ein kleinster Halbmesser von 200 m vorgesehen. Bei Annahme der Spurweite von 75 cm behalten sich die Konzessionäre vor, ausnahmsweise auf Halbmesser von 60 bezw. 100 m herabzugehen, während im allgemeinen solche von 100 und 150 m zur Anwendung kommen werden. Der Betrieb wird mittelst Lokomotiven gemischten Systems stattfinden, die ebensowohl auf den Adhäsions- wie auf den Zahnstangenstrecken verkehren können. Zur Personenbeförderung sind Wagen mit nur zwei Klassen in Aussicht genommen. Da die Bahn wesentlich Touristenbahn sein wird, so ist nur Sommerbetrieb vorgesehen und zwar vom 1. Mai bis 30. Oktober. Die Kosten für die ganze Anlage sind auf 5 433 000 Frcs. oder 156 345 Frcs. für das Kilometer veranschlagt. Die Betriebskosten werden unter Voraussetzung des Betriebs während blos vier Monaten und drei täglichen Zügen nach beiden Richtungen auf 104 500 Frcs. berechnet. Dazu kommen 5 pCt. Zinsen des Anlagekapitals von 5 433 000 Frcs. mit 271 650 Frcs., so dass zur Deckung der Betriebskosten und der Kapitalzinsen eine Bruttoeinnahme von wenigstens 376 150 Frcs. erforderlich sein wird.

Hinsichtlich der Einnahmen gehen die Konzessionäre davon aus, dass schon jetzt die Zahl der Besucher von Zermatt etwa 12 000 und von dem Saasthale etwa 2 000 Reisende betrage. Offenbar werde die grosse Verkehrserleichterung infolge Herstellung der Bahn diese Zahl bedeutend steigern, so dass 15 000 Reisende oder 30 000 Fahrten für Zermatt und 3 000 Reisende oder 6 000 Fahrten für Stalden (Saas) in Berechnung kommen. Ferner wird vorausgesetzt, dass jeder Reisende im Durchschnitt 20 kg Gepäck mitführe und der Güterverkehr, bestehend aus den Bedürfnissen der Hotels, jährlich etwa 400 t, 350 für Zermatt 50 für Stalden (Saas) betragen werde. Unter Zugrundlegung der in der Konzession eingestellten Taxen wird folgendes Ergebniss angenommen: Reisende für Zermatt: 5 000 I. Klasse zu 16 Frcs. = 80 000 Frcs., 25 000 II. Klasse zu 10 Frcs. = 250 000 Frcs. Reisende für Stalden (Saas): 1 500 I. Klasse zu 3,20 Frcs. = 4 800 Frcs., 4 500 II. Klasse zu 2 Frcs. = 9 000 Frcs., Gepäck und Güter 51 915 Frcs., zusammen: 395 715 Frcs. Dieser Betrag würde genügen, um die oben angegebenen Betriebskosten nebst Zinsen zu bestreiten. Die Konzessionsdauer ist auf 80 Jahre festgesetzt.

Zürichsee - Gotthardbahn.

Für die projektirte Eisenbahnlinie Pfäffikon bezw. Biberbrücke-Brunnen hat schon vor Jahresfrist eine Londoner Firma sich bereit erklärt, die Beschaffung des gesammten Baukapitals zu übernehmen, wenn von den interessirten Landesgegenden auf die Dauer von zehn Jahren ein jährliches Nettoerträgniss von 325 000 Frcs. garantirt und die Expropriation des benöthigten Landes für die in den Voranschlag eingestellte Summe von 500 000 Frcs. übernommen würde. Nachdem von Fachmännern Gutachten abgegeben worden, welche ein günstiges Resultat ergeben, und nachdem die Schwyzerische Regierung sich bereit erklärte, zur Förderung des Unternehmens thunlichst beizutragen, hat nun das Komitee einen Vertheilungsplan für die verlangte Betriebs-Garantiesumme von jährlich 325 000 Frcs. ausgearbeitet. Nach demselben hätten zu übernehmen der Kanton Schwyz 125 000 Frcs., Bezirk Schwyz 50 000 Frcs., Bezirk Einsiedeln 30 000 Frcs., Bezirk Höfe 15 000 Frcs., Bezirk March 20 000 Frcs., die Gemeinde Wädensweil 25 000 Frcs., der Kanton Glarus 30 000 Frcs., die Dampfschiffgesellschaft auf dem Vierwaldstätter See 10 000 Frcs., die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln 20 000 Frcs. Die Standeskommission für Glarus lehnt aber jede Betheiligung ab, indem sie von der Ansicht ausgeht, dass der Kanton zur Zeit noch bei Thalweil-Zug engagirt sei, aus der geplanten Verbindung keinen grossen Vortheil ziehen werde, jedenfalls nicht direkt betheiligt sei und einer von Pfäffikon ausgehenden Verbindung derjenigen von Wädensweil aus den Vorzug geben würde.

Verstaatlichung der Schweizerischen Nordostbahn.

Schweizer Blättern zufolge haben nunmehr die Delegirten des Bundesraths auch mit dem Komitee für die Moratoriumslinie Dielstorf-Niederwenigen unterhandelt. Die an der letzteren interessirten Gemeinden würden sich erforderlichenfalls zu einer normalspurigen Strassenbahn mit beschränktem Betriebe verstehen und zu deren im ganzen auf 300 000 Frcs. veranschlagten Kosten 65 000 Frcs. beitragen. Damit sind die Verhandlungen zwischen den Bundesraths-Delegirten und den Vertretern der Moratoriumslinien abgeschlossen. Auf Grund der von den Delegirten zu erstattenden Berichte und des gesammten Materials wird der Bundesrath nunmehr untersuchen, ob die Nordostbahn-Gesellschaft in der Lage ist, die Moratoriumslinien herzustellen und, falls diese Frage bejaht wird, welche der in Betracht kommenden sechs Linien zuerst gebaut werden soll.

Uebrigens sollen nach der „Neuen Züricher Zeitung“ neue Rückkaufsverhandlungen zwischen dem Bundesrath und der Bahnverwaltung heute Sonnabend, am 12. Februar, in Bern beginnen.

Spanische und Portugiesische Eisenbahnen im Jahre 1886.

Nach Mittheilung der „Frankf. Ztg.“ hatte der Eisenbahnverkehr während des verflossenen Jahres auf der Pyrenäischen Halbinsel eine günstige Entwickelung aufzuweisen. Einestheils war das Ergebniss der Ernte, welches dort auf die Eisenbahntransporte einen besonders grossen Einfluss übt, befriedigend ausgefallen, anderntheils fiel in das zur Vergleichung stehende Vorjahr (1885) die Choleraepidemie, wodurch eine aussergewöhnliche Mindereinnahme hervorgerufen wurde. Nach den vorläufigen Ausweisen für Ende 1886 waren in Spanien und Portugal zusammen in Betrieb 7 420 km, wozu indess noch einige kleinere Linien kommen, so dass man die Gesammtlänge auf etwa 8 000 km veranschlagen darf.*) Da jedoch die vorliegenden Daten sich nur auf die hauptsächlichsten Gesellschaften, welche die nachstehende Tabelle anführt, beziehen, so können auch nur diese zur Vergleichung herangezogen werden. Auf dem erwähnten Netze von 7 420 km, welches gegen das Vorjahr nur eine Vermehrung um etwa 60 km aufweist, wurden im ganzen vereinnahmt 147,8 Millionen Pesetas, welche das Ergebniss für

---

*) Bereits am 1. Januar 1885 umfasste das Spanische Eisenbahnnetz allein schon 8 281 km, während von dem Portugiesischen Bahnnetz am 1. Janur 1886 1 520 km in Betrieb waren.
Die Redaktion.

385 um 7,9 Millionen Pesetas übertreffen. Die Tabelle zeigt, ss sich dieser Mehrbetrag sehr ungleich auf die einzelnen sellschaften vertheilt. Die in einigen Monaten erfolgende stsetzung des endgültigen Abschlusses dürfte auch bei fast en Gesellschaften eine Mehrbelastung für Obligationenzinsen geben, deren Höhe sich heute noch jeder genaueren Bewerung entzieht; dies darf bei den in der Tabelle verzeichneten ividendenschätzungen nicht ausser Acht gelassen werden, wie ieselben ihrer Natur nach ja überhaupt nur annähernde sein önnen.

Kilometer	Name der Bahn	In Millionen Pesetas Bruttoeinnahme gegen 1886	gegen 1885	Dividende 1885 Frcs.	Schätzung für 1886 Frcs.
672	Madrid-Saragossa .	52,670	+ 4,22	—	10
693	Nord de l'Espagne (inkl. Asturien und Lerida-Reuss) . .	64,883	+ 0,91	10	10—12
793	Andalusische E. . .	11,652	+ 0,56	20	20
429	Madrid-Caceres . .	3,010	+ 0,29	10	10
580	Portugais	13,871	+ 1,62	10	25 - 27
252	Baïra-Alta	1,718	+ 0,26	—	—

Die Aegyptischen Eisenbahnen in den Jahren 1877—1885.

Vor Eröffnung des Suezkanals musste die Englisch-indische Post von Alexandria nach Kairo und von dort durch die Wüste nach Suez den zeitraubenden Landweg benutzen. Dieser Umstand war der Anlass, dass Aegypten schon ziemlich früh mit Eisenbahnen bedacht wurde. Anfangs der funfziger Jahre wussten die Engländer Abbas Pascha, den eben zur Herrschaft gelangten Statthalter Aegyptens, durch Zusagung einer Beihilfe für eine Eisenbahnanlage zu gewinnen und gleich darauf wurde der Bau einer von Alexandria über Tanta und Benha-el-Asl nach Kairo und von da durch die Wüste nach Suez führenden Bahn in Angriff genommen. Bei dem 1854 erfolgten Tode Abbas Pascha's war die Bahn bis Kairo fast vollendet, indessen brachte der Thronwechsel einige Verzögerung der Arbeit mit sich, so dass diese 209 km lange Strecke erst im Januar 1856 eröffnet werden konnte. Ausser der Vollendung dieser Bahn liess sich der zur Herrschaft gelangte Saïd Pascha die Weiterführung der Bahn durch die Wüste (145 km) nach Suez angelegen sein; letztere, sowie die in Tanta bezw. Benha-el-Asl anschliessenden Strecken Tanta-Samanud und Benha-el-Asl-Zagazig wurden 1857 dem Verkehre übergeben. Doch erst nachdem Ismaïl Pascha 1863 auf den Thron bekommen war, begann der eigentliche Ausbau des Eisenbahnnetzes. Im Jahre 1868 gab man die durch die Wüste führende Linie Kairo-Suez auf, nachdem am 12. Juni 1868 die von Zagazig den Süsswasserkanal entlang nach dem neugegründeten Ismailia und von dort dem Suezkanal folgend nach Suez hergestellte Strecke in Betrieb genommen worden war. Unteraegypten bedeckte sich mit einem zweckmässig angelegten Eisenbahnnetze, das einen Ausläufer bis nach Siut an der Grenze Oberägyptens entsendet. Die von Ismaïl geplante Fortsetzung dieser Linie bis nach Nubien hin wurde durch dessen im Jahre 1879 erfolgte Absetzung vereitelt; unter seinem Nachfolger Tewfik Pascha sind neue Strecken nicht eröffnet worden.

Zur Zeit hat das Aegyptische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 1 449 km und besteht aus folgenden Linien:

1. Die Strecke Alexandria-Damankur-Barud-Tanta-Benha-el-Asl-Kaliub-Kairo; die Fortsetzung von Kairo auf dem rechten Nilufer nach den Schwefelbädern von Heluân nebst Abzweigungen nach dem Palast der Vizeköniglichen Mutter und den Militäranstalten am Nilufer, nach dem Dorf Pal-Taufik und verschiedenen Schleppbahnen nach den Steinbrüchen des Gebirges;
2. die auf dem linken Nilufer liegende Strecke Barud-Embabeh-Gizeh-Uasta-Minieh-Siut nebst Zweigbahn Uasta-Fayum;
3. die Strecke Benha-el-Asl-Zagazig-Nefische-Suez nebst Abzweigung Nefische-Ismailia;
4. die Strecke Kaliub-Zagazig-Abu-Kebir (Abzweigung nach Salihieh)-Mansurah-Talcha-Damiette;
5. die Strecke Schibin-el-Kom-Tanta-Mahallet-Ruh-Samanud-Talcha;
6. die Strecke Siftek-Mahallet-Ruh-Kalin (Abzweigung nach Kafr Schech)-Dessuk-Damankur; und
7. die Strecke von Damankur nach Rosette und von dort über Edku-Abukir-Ramleh nach Alexandria.

Das gesammte Eisenbahnnetz steht unter der Verwaltung eines Generaldirektors, welcher den Departements (Ministerien) nebengeordnet ist.

Ueber den Verkehr entnehmen wir einem Auszuge aus dem letzten Jahresberichte des Verwaltungsrathes der Eisenbahnen, Telegraphen und des Hafens von Alexandrien folgendes:

In dem Zeitraum 1877—1885 bewegte sich die Zahl der beförderten Personen zwischen 1 952 426 (1878) und 3 599 281 (1881). Im Jahre 1884 belief sich diese Zahl nur auf 2 883 819, dagegen 1885 wieder auf 3 421 610 Personen, von denen 73 758 die I. Klasse, 438 163 die II. und 2 722 839 die III. Klasse benutzten, während 186 850 Angehörige des Soldatenstandes bezw. Regierungsbeamte waren.

Innerhalb desselben Zeitraums war die Güterbeförderung ebenfalls im Jahre 1878 bei 451 303 t am schwächsten, nächstdem kommt 1877 mit 680 801 t; von 1879—1884 wurden jährlich zwischen 1 und 1½ Millionen Tonnen befördert, 1885 dagegen 3 052 365 t.

In der Beförderung lebender Thiere bildete das Jahr 1879 mit 25 042 Stück die untere Grenze, ihr zunächst kommt 1878 mit 49 766 Stück, während der Höhepunkt 1881 mit 98 547 Stück erreicht wurde; im Jahre 1885 wurden 81 651 Stück befördert.

Die Einnahmen waren am niedrigsten im Jahre 1878 bei 23 231 294 Frcs. (16 033 Frcs. auf 1 km Betriebslänge), nächstdem kommt 1879 mit 26 887 108 Frcs. (18 556 Frcs. auf 1 km); in den übrigen Jahren wurde stets der Betrag von 30 Millionen Francs (20 000 auf 1 km) überschritten. Die höchsten Einnahmen wurden 1884 mit 36 131 702 Frcs. (24 245 auf 1 km) und 1885 mit 38 100 815 Frcs. (26 294 auf 1 km) erzielt.

Die geringsten Ausgaben verursachte das Jahr 1878 bei 9 530 884 Frcs. (6 578 auf 1 km), nächstdem kommen 1882 mit 9 680 371 Frcs. (6 681 auf 1 km) und 1879 mit 9 731 450 Frcs. (6 716 auf 1 km); in den Jahren 1881, 1880 und 1877 betrugen die Ausgaben über 11 Millionen, 1883 stiegen dieselben auf 12 478 068 Frcs. (8 612 auf 1 km), 1884 auf 13 823 065 Frcs. (9 539 auf 1 km) und 1885 auf 14 632 889 Frcs. (10 099 auf 1 km); hiervon kommen auf die allgemeine Verwaltung 921 204, auf den Betriebsdienst 2 474 112, auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 7 339 154 und auf die Unterhaltung der Bahnanlagen und Baulichkeiten 3 898 419 Frcs.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben war am geringsten 1878 bei 13 700 410 Frcs., nächstdem kommen 1879 mit 17 155 658 Frcs., 1883 und 1877 mit je über 18 Millionen, 1879 mit über 19 Millionen Francs. Ueber 20 Millionen betrug der Ueberschuss in den Jahren 1881 bei 21 921 168 Frcs., 1884 bei 22 308 637 Frcs., 1882 bei 22 352 342 Frcs. und 1885 bei 23 467 926 Frcs.

Den grössten Prozentsatz der Einnahmen nahmen die Ausgaben der Jahre 1878 und 1883 in Anspruch, nämlich 41,0 bezw. 40,8 pCt., ihnen folgen 1877, 1885 und 1884 mit 38,6 bezw. 38,4 und 38,3 pCt., 1880 und 1879 mit 36,8 bezw. 36,2 pCt., endlich 1881 mit 33,3 pCt. und 1882 mit 30,2 pCt.

Das Reinerträgniss war am geringsten 1878, nämlich 9 455 Frcs. auf 1 km, 1879 überstieg dasselbe 11 000, 1883 und 1877 je 12 000, 1880 13 000; 1884 verblieben 14 706, 1881 und 1882 15 129 bezw. 15 426 und 1885 16 195 Frcs. Reinertrag für den Kilometer Betriebslänge.

Amerikanische Korrespondenz.

Der südliche Personenverkehrs-Verband,

welcher am 11. Januar d. J. in Newyork seine Jahresversammlung hielt, umfasst, nachdem in der letzteren die Illinois Centralbahn, die Louisville, New Orleans & Texas Bahn und die Missisippi & Tennessee Bahn aufgenommen, ein Bahnnetz von 17 000 Miles (= 27 370 km).

In Newyork von Europa angekommene Reisende.

Im Jahre 1886 betrug die Zahl der in Newyork (Castle Garden) eingetroffenen Zwischendecks-Passagiere **300 918**, die Zahl der im Hafen von Newyork angekommenen Kajütenpassagiere **68 742**. Viel mehr als der dritte Theil der letzteren wurde angebracht von zwei Dampferlinien — der Cunard Linie und dem Norddeutschen Lloyd. Die Cunard Linie beförderte beinahe ebensoviel Kajüten- wie Zwischendeck-Passagiere.

Beinahe die Hälfte der Zwischendeck-Passagiere wurde befördert von 4 Dampferlinien — dem Lloyd, der Hamburg-Amerikanischen Packetgesellschaft, der White Star Linie und der Inman Dampfschiffgesellschaft — obwohl 24 Gesellschaften bei dem Verkehr betheiligt sind. Zur Beförderung der gesammten Reisenden wurden 906 Fahrten der Dampfer der verschiedenen Linien zurückgelegt.

Die grösste Zahl der Reisenden wurde von Liverpool verschifft (140 194); dann kommt Bremen (56 003), Hamburg (45 888), Glasgow (33 954) und Antwerpen (19 838).

Der Rest ging aus von Amsterdam, Rotterdam, London, Marseille, Stettin, Havre, Bordeaux, Kopenhagen und mittelländischen Häfen.

Personenverkehr in Newyork.

Nach den an das Staatskommissariat des Staats Newyork erstatteten Berichten hat in dem — mit 30. September endigenden — Geschäftsjahr 1885/86 die Anzahl der in der Stadt Newyork beförderten Passagiere betragen:

	1885/86		gegen 1884/85	
	Anzahl	pCt.	Anzahl	pCt.
Hochbahnen	115 109 591	35,4	103 702 729	35,2
Bahnen zu ebener Erde .	210 032 484	64,6	191 319 527	64,8
zusammen .	325 142 075	100	295 021 256	100

Die Gesammtzunahme belief sich auf 30 120 819 Fahrgäste = 10,2 pCt. Die Ermässigung des Fahrpreises auf 5 Cents war auf zwei der Hochbahnlinien während eines Theiles des Jahres wirksam, auf den zwei meist befahrenen Linien trat dieselbe aber erst nach Schluss des Jahres ein. Wie ersichtlich, befördern fortgesetzt die ebenerdigen (Pferde-) Bahnen den bei weiten grösseren Theil der Passagiere. Die Gesammtbewegung des letzten Jahres kam der Beförderung von 445 400 Personen täglich in jeder Richtung gleich. („Railr. Gaz.")

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 11. Januar 1887.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Claus.

Herr Ingenieurhauptmann a. D. Henning hielt unter Bezugnahme auf ausgehängte Karten einen Vortrag über die Eisenbahnen auf einer Tour um die Erde. Der Vortragende wies zunächst auf die Thatsache hin, dass in den verschiedenen von ihm bei einer Reise von Europa über Aegypten, Indien, China, Japan und Amerika zurück nach Europa beobachteten Eisenbahnsystemen doch überall im wesentlichen der Einfluss des Englischen Systems deutlich erkennbar sei, was unzweifelhaft als ein Beweis der Vortrefflichkeit und der praktischen Brauchbarkeit dieses letzteren Systems angesehen werden müsse. Es gelte dies besonders von den Indischen Bahnen, deren Anlage und Betrieb selbst unter den so sehr von England abweichenden klimatischen Verhältnissen und Volkseigenthümlichkeiten doch nur sehr wenig von dem Englischen Muster abweiche. In Indien ist das Personal aus Europäern und Indiern zusammengesetzt, auf der Insel Ceylon sind nur die oberen Beamten der Eisenbahnverwaltung Europäer, das ganze übrige Personal besteht aus Singhalesen. Die Zahl der Beamten ist verhältnissmässig nicht gross, dabei jedoch der Betrieb ein exakter. In China findet sich ein Landgebiet von gewaltiger Ausdehnung und dichter Bevölkerung, in welchem sich zur Zeit noch keine Eisenbahnen befinden, die Frage des Eisenbahnbaues wird aber lebhaft erörtert. Der Vortragende ist der Ansicht, dass die Chinesische Regierung wegen der besonderen Verhältnisse des Landes Recht daran thue, wenn sie sich nicht allzu schnell auf den Eisenbahnbau werfe und dass diese Vorsicht der Chinesischen Regierung auch den Europäischen Geldkonsortien, welche ihr Kapitalien für den Eisenbahnbau in beliebiger Höhe zur Verfügung stellen, zu Gute komme. Es werde schwer fallen, eine Art und Weise zu finden, in welcher die in den Eisenbahnen angelegten Kapitalien und die Zinszahlung für dieselben sicher zu stellen sein werden. Die Chinesische Regierung verschliesse sich indessen durchaus nicht der Einsicht, dass in China einmal mit dem Eisenbahnbau werde begonnen werden müssen, die Nothwendigkeit des letzteren sei aber im Lande durchaus nicht allgemein anerkannt. Auch werde der Bahnbau in China mit besonderen Schwierigkeiten verschiedener Art zu kämpfen haben, welche aus den Eigenthümlichkeiten des Landes und der Bevölkerung sich ergeben. Die Oberleitung könne nur eine Chinesische sein, Europäer würden dabei nur als Berather wirken können. Auch für Korea hält der Vortragende die Zeit des Eisenbahnbaues noch nicht für gekommeu, da das Land an zur Ausführung geeigneten Erzeugnissen arm sei und auch kein grosses Bedürfniss für die Einfuhr fremder Erzeugnisse bestehe. Uebrigens sei in Korea ein bedeutender Aufschwung aller Verhältnisse unverkennbar. Japan hat sich in den 15 Jahren, seit denen es Eisenbahnen besitzt, zur Selbstständigkeit im Eisenbahnwesen aufgeschwungen. Die Japanischen Eisenbahnen werden fast ausschliesslich von Japanern gebaut und betrieben, nur die Eisenbahnbedürfnisse werden noch zum Theil vom Ausland bezogen. Nachdem der Vortragende auf die sehr gute Dampferverbindung zwischen Yokohama und San Francisco hingewiesen hatte, ging er zu den Amerikanischen Eisenbahnen über und zieht insbesondere einen Vergleich zwischen diesen und den Deutschen Eisenbahnen. Aus der Darstellung ergibt sich, dass die Deutschen Bahnen in keinerlei Beziehung diesen Vergleich zu scheuen haben, dass sie vielmehr in mehrfacher Hinsicht vor den An rikanischen Vorzüge haben.

Infolge einer im Fragekasten vorgefundenen Fra wurden die zur Beseitigung der Schneeverwehungen auf Eis bahnen zur Anwendung kommenden Mittel besprochen. wurde von mehreren Seiten mitgetheilt, dass auf Deutsch Eisenbahnen in früherer Zeit Schneepflüge verschiedener K struktion in Anwendung gekommen seien, dass solche h jetzt aber wohl kaum noch verwendet würden. In Norweg und Schweden soll dagegen die Verwendung von Schneepflüg zur Zeit allgemeiner sein und daselbst auch gute Diens leisten. Auch wurde darauf hingewiesen, dass in Ameri Versuche gemacht worden und anscheinend gelungen sin den Schnee mittelst eines Schaufelrades, welches quer z Bahnaxe gestellt ist und durch Dampfkraft bewegt wird, v dem Gleise wegzuschaffen.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden die Herr Regierungsbaumeister Georg Meiring und Regierungsra Paul Meyer als einheimische ordentliche Mitglieder des Verei aufgenommen.

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Die Ersatzforderung des § 3 d Reichshaftpflichtgesetzes hat nicht die Natur eines Alimente rechts.** Aus den Entscheidungsgründen: „Schon da R.-Ober-Hand.-Gericht hat in dem Beschlusse vom 14. Septen ber 1877, welcher die Frage der Vollstreckbarkeit eines Urthei auf Alimente nach dem dem § 648 No. 6 der Civ.-Proz.-Ordn. en sprechenden § 6, I. 14 Preuss. Allg. Ger.-Ordn. betraf, ausgeführ dass die Ersatzforderung des § 3 des R.-Haftpflichtgesetzes nic die Natur eines Alimentenrechts habe. Das gleiche wurde f einen gleichen Fall von dem R.-Ob.-Hand.-Gericht später ang nommen (Bd. XXII S. 324 ff.). Ebenso hat der III. Civilsenat d Reichsgerichts in dem Beschlusse (Bd. I S. 231) bei der Fra der Anwendung des § 749 No. 2 die Eigenschaft der Ansprüc des durch den Unfall Verletzten nach § 3 des R.-Haftpflich gesetzes als Alimentenforderung verneint. Dieser Ansicht muss ungeachtet der Bedenken, welche dagegen erhoben worden sin beigetreten werden. Alimentenforderungen im rech lichen Sinne sind nur solche, welche aus der Alimentation verbindlichkeit als einem zustandsrechtlichen Verhältnis entspringen. Hier bildet der Regel nach die Bedürftigkeit d Ansprechenden und die Leistungsfähigkeit der in Anspru Genommenen den Anspruchsgrund und diese Bedürftigkeit f den Lebensunterhalt soll prozessualisch privilegirt und d Unterhaltsrecht den Pfändungen entzogen sein. Dabei komm es dann, sofern nur eben die Verbindlichkeit auf einem zustand rechtlichen Verhältnisse beruht, allerdings nicht darauf an, die einzelne in Frage stehende Verbindlichkeit nach ihrer b sonderen Natur vermöge der Bestimmungen des Landesrech von den Voraussetzungen der Bedürftigkeit und Leistung fähigkeit unhängig ist, wie dies z. B. im Gebiete des Preus A.-L.-R.'s. bei dem Alimentationsanspruch des Kindes gegen d ausserehelichen Erzeuger der Fall ist. Hat das Gesetz von b stimmten Motiven aus bestimmte Kategorien von Rechtsve hältnissen in bestimmter Weise behandelt, so kommt es für d unter die Kategorie fallende Rechtsverhältniss nicht darauf a ob auch bei ihm das Motiv in jedem Falle zutrifft. Dageg sind Forderungen auf Ersatz des durch die eingebüsste od doch verminderte Erwerbsfähigkeit erlittenen Vermögensnac theils gegen den als verantwortlich geltenden Urheber — bezeichnet sie der § 3 des R.-Haftpflichtgesetzes — einfac Schadensersatzforderungen, mag sich auch die Ersatzleistun wenn sie durch eine Rente erfolgt, in der Art ihrer Gewährun als terminliche den Unterhaltungsbedürfnissen des Empfänge übrigens doch hauptsächlich im Interesse des Verpflichtete anpassen. Dass § 461, I. 50 der Preuss. A.-Ger.-Ordn. auch Ve pflegungsansprüche aus unerlaubten Handlungen als „Aliment bezeichnet, kann bei der Auslegung dieses Ausdrucks in reich gesetzlichen Vorschriften von keiner entscheidenden Bede tung sein. In der That richten sich die geltend gemachten B denken hauptsächlich auch nur dagegen, dass auch der A spruch derjenigen, welche nach dem R.-Haftpflichtgesetz weg des Todes des gegen sie zum Unterhalt Verpflichteten für die Unterhaltungsentziehung Ersatz fordern, von dem Begriffe d Alimentenforderung ausgeschlossen werde, welcher Fall hi nicht vorliegt, und erkennen an, dass es, zur Subsumtion d Anspruchs des durch den Unfall Verletzten unter den Begr einer ausdehnenden Auslegung des letzteren bedürfe, welc aus rechtspolitischen Gründen erforderlich sei. Indessen ka die Auslegung über die rechtliche Bedeutung des Begriffes, d ein sich bestimmt von Forderungen anderen Charakters a hebender ist, nicht hinausgehen und durchaus unzutreffend wä es, wenn dem Anspruch je nach der konkreten Sachlage Bezug auf die wirkliche Bedürftigkeit des Verletzten die Qua fizirung als Alimentenforderung bald zuerkannt, bald versa werden sollte." (Erk. d. I. Civilsenats des Reichsgerichts v 27. November 1886; Rep. 275/86; Jurist. Wochenbl. 1887 S. 4

Beiblatt zu No. 12 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 12. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar d. J. s auf Weiteres längstens bis ultimo zember 1887 befördern die am Böhm.-sterr. Lindauer bezw. Böhm.-Oesterr.-rarlberger Güterverkehre betheiligten rwaltungen, Möbel von gebogenem lze, zerlegt und in Kisten verpackt, nn sie von direkten Frachtbriefen für ankreich und Spanien begleitet sind Auflieferung in vollen Wagenladun-n zu 10 000 kg pro Frachtbrief und agen oder Frachtzahlung für dieses antum, zu nachfolgenden Sätzen, lche im Kartirungswege zur Anwen-ng gelangen u. z.:

Von Bodenbach St. E. G. od. D. B. E., tschen Oe. N. W. B. od. B. N. B. nach dau, Bregenz, Buchs 98,4 kr. Oe. W. 100 kg.

Von Böhm. Leipa nach Lindau, Bre-nz, Buchs 122,4 kr. Oe. W. pro 100 kg.

Von Steinschönau nach Lindau, Bre-nz, Buchs 137,4 kr. Oe. W. pro 100 kg.

Die betheiligten Verwaltungen.

(314 a)

Mit dem 1. März 1887 tritt der Nach-g IV zum **Bromberg - Sächsischen** rbandsgütertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

. Aenderungen und Ergänzungen der ezialbestimmungen zum Betriebsregle-nt, der speziellen Tarifvorschriften d der Vorbemerkungen zum Kilometer-ger;

. Neue Entfernungen und Frachtsätze die Stationen Altemühle, Bölkau, thaus, Jamielnik, Kahlbude, Konojad, ppin, Lessen, Marienau, Nujmowo, uteich, Osche, Roggenhausen, Seeresen, asburg i. Westpr., Straschin-Prang-in, Tiegenhof, Tralau, Wrotzlawken d Zuckau des Bezirks Bromberg;

. Aenderungen und Ergänzungen der snahmetarife, sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags IV sind bei Billet-Expeditionen der Verbands-tionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 4. Februar 1887. (315)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-furt. Die mit Nachtrag 10 zum Güter-ifheft 1 am 1. Dezember 1886 mit ltigkeit vom 15. Februar d. J. Einführung gelangten abgeänderten rifkilometer für Elsterwerda, Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz treten erst mit dem 16. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 8. Februar 1887. (316)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für **Roheisen-Transporte** in Ladungen von 10 000 kg zwischen Rodingen und Hannover kommt vom 15. d. Mts. ab im Westdeutschen Verbande ein direkter Frachtsatz von 1,40 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Hannover, den 7. Februar 1887. (317)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona - Berlin, Breslau, Bromberg, Hanseatisch - Ostdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. April 1887 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. der Lokaltarif der Berlin-Hamburger Eisenbahn für die Beförderung von Leichen u. s. w. vom 15. März 1880 bezüglich der in den Nachträgen 3 und 4 enthaltenen Sätze;

2. der Tarif für die Beförderung von Leichen u. s. w. im direkten Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Büchener Eisenbahn über Büchen vom 1. September 1880 bezüglich der im Nachtrage I enthaltenen Sätze für Berlin, Städtischer Central-Viehhof;

3. der Norddeutsch-Sächsische Verbandtarif vom 1. Mai 1880 bezüglich der Sätze für Dresden Frdr. und Grossenhain B. Dr.;

4. der Tarif vom 1. Juli 1880 für die Beförderung von Leichen u. s. w. zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Berliner Nord- und Berlin-Stettiner Bahn andererseits;

5. der Tarif für den Hamburg-Pommerschen Eisenbahnverband via Güstrow-Lübeck vom 1. Februar 1881;

6. der Ausnahmetarif vom 1. Mai 1881 für Schlachtvieh in Wagenladungen von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg nach Hamburg u. s. w. via Berlin-Wittenberge-Bergedorf, bezw. Berlin-Stendal-Uelzen-Harburg;

7. der Hanseatisch-Schlesische Verbandtarif vom 1. Mai 1881 bezüglich der Sätze für Hamburg, Lübeck, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen;

8. der Berlin-Schleswig-Holsteinische Verbandtarif vom 1. Januar 1882 bezüglich der Sätze für Berlin, Städtischer Central-Viehhof;

9. der Tarif vom 15. August 1882 für Schlachtvieh in Wagenladungen von Stationen der Oberschlesischen und Posen-Kreuzburger Eisenbahn nach Hamburg u. s. w. via Stettin-Lübeck;

10. die Tarife vom 1. September 1875 für die Beförderung von Renn- und Mutterpferden zwischen Hamburg einerseits und Berlin andererseits bezüglich der Sätze für Berlin Görlitzer, Schlesischer und Ostbahnhof;

11. der Tarif vom 15. August 1885 für Vieh in Wagenladungen zwischen Rosenberg O. S. und Hamburg B., Sternschanze, Schulterblatt, Altona, Ottensen;

12. der Tarif vom 15. September 1875 für die Beförderung von Renn- und Mutterpferden zwischen Hoppegarten der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen Braunschweig, Hannover, Hamburg und Falkenberg B. A. andererseits bezüglich der Tarifsätze für Hamburg.

Im allgemeinen treten mit dem neuen Tarif Ermässigungen der seitherigen Sätze, daneben jedoch in einzelnen Stationsverbindungen auch Frachterhöhungen ein; ebenso kommen bei gleichzeitiger Ausdehnung der direkten Abfertigung auf eine grosse Anzahl von Stationsverbindungen einzelne direkte Sätze, von denen seither kein Gebrauch gemacht worden ist, zur Aufhebung.

Druckexemplare des Tarifs sind vom 1. März ab zum Preise von 1 *M.* durch die Verbandsstationen zu beziehen. Bis dahin ertheilen die Verbandsverwaltungen nähere Auskunft über die eintretenden Aenderungen.

Berlin, im Februar 1887. (318 H & V)

Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Polnischer Verband. Der Deutsche Schnittsatz für Roheisen ab Unterwellenborn im Tarifheft No. 5 des Deutsch-Polnischen Verbandes wird mit sofort eintretender Gültigkeit von 1,85 auf 1,46 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 1. Februar 1887. (319)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Im Süddeutschen Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn wird am 1. März d. J. der I. Nachtrag zum Theil V Heft No. 1 des Gütertarifs (Ausnahmetarif für Kohlen aus Böhmen) vom 1. August 1885 ausgegeben, durch welchen verschiedene Frachtsätze und Zechenfrachten neu eingeführt bezw. geändert werden.

Der Nachtrag wird von den betheiligten Verwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 6. Februar 1887. (320)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 10. d. Mts. kommen im vorbezeichneten Verkehr zur Einführung:

a) je ein Nachtrag (II) zu den Heften 2, 3 und 5 des Gütertarifs und zum Heft 1 des Kohlen-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1887, enthaltend Tarifkilometer und Frachtsätze für die neuen Stationen Handorf, Raestrup-Everswinkel, Telgte und Warendorf des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Frachtsätze des Ausnahmetarifs E. (Basalt etc.) für verschiedene Stationen der Westerwaldbahn und berichtigte, vom 25. März d. J. ab gültige Tarifkilometer für Aachen-Langendreer Rh. und Aachen-Prinz von Preussen;

b) Kohlenfrachtsätze von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg, Kohlscheid und Liblar K. 1. sowie Eving und Zeche Gneisenau bei Derne D. G. E. nach den unter a) genannten neuen Stationen.

Die in den Heften 1, 3, 5, 6 und 9 des Rheinischen Nachbar-Kohlentarifs vom 1. Januar 1887 enthaltenen Frachtsätze ab Zeche Dorstfeld über Dortmunderfeld werden vom 10. d. Mts. ab aufgehoben, und kommen an deren Stelle künftig die Stationssätze für Dortmunderfeld nebst der Zechenanschlussfracht zur Anwendung. Soweit hierdurch Tariferhöhungen eintreten, bleiben jedoch die seitherigen Tarifsätze noch bis einschliesslich 24. März d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der obenbezeichneten Nachträge zu haben sind.

Köln, den 7. Februar 1887. (321)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer, Bergisch-Märkisch-Belgischer und Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge-Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt der in den vorbezeichneten Güterverkehren bestehende Ausnahmetarif für die Beförderung von „Borke (Gerberlohe)“ in Wagenladungen von 5000 kg pro Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewichtsquantum ausser Kraft.

Die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Eupen einerseits und den Stationen Cerfontaine, Couvin, Marienburg, Nismes, Olloy und Vierves andererseits bleiben jedoch noch bis zum 1. April d. J. in Gültigkeit.

Köln, den 9. Februar 1887. (322)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im Verkehr von Emden nach Frankfurt a/M. Nass. Bhf. und Sachsenhausen, Hanau Ostbhf. und Höchst a/M. kommen vom 10. Februar d. J. ab **Ausnahmefrachtsätze für Palmöl, Palmkernöl und Cocosöl** zur Einführung, über deren Höhe bei den betreffenden Expeditionen das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 7. Februar 1887. (323)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit dem 15. Februar d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Norddeutschland und Südwestrussland (Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr) ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Tarif für den Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Verkehr vom 1. Mai 1885 aufgehoben wird.

Der neue Tarif, welcher auf den Deutschen Verbandstationen zum Preise von 1 *M.* zu haben ist, enthält direkte Frachtsätze zwischen Deutschen Stationen einerseits und den Oesterreichisch-Russischen Grenzstationen Podwoloczyska, Brody, Sokal, Husiatyn und Zuczka andererseits für alle Klassengüter sowie 16 Ausnahmetarife für die wichtigsten Ein- und Ausfuhrgüter nach bezw. von Russland.

Breslau, den 8. Februar 1887. (324)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

In dem am 1. Februar d. J. in Kraft getretenen Nachtrag III zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen beträgt vom 1. April d. J. ab die Entfernung Lauscha-Bredenscheid 505 km
Zuschlag 31 „

Elberfeld, den 7. Februar 1887. (325)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. treten die Nachträge

II zu Heft IV b (I. Abtheilung)
II „ „ IV a
und I „ „ IV b (II. Abtheilung)

der Tarife für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr in Kraft.

Sofern durch diese Nachträge Tariferhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bi[s] zum 1. April d. J. in Kraft.

Köln, den 12. Februar 1887. (32[6])
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahne[n]. Zu dem vom 15. Juni 1886 ab gültige[n] Tarife für die Beförderung von Leiche[n], Fahrzeugen und lebenden Thieren i[m] Württembergisch - Badischen Verkeh[r] wird mit Gültigkeit vom 10. Februar l. [J.] der I. Nachtrag eingeführt. Dersel[be] enthält Taxen für die direkte Abfertigun[g] im Verkehr mit den Stationen Alpir[s]bach, Freudenstadt und Lossburg-Ro[d]t über Jagstfeld, Osterburken und Pfor[z]heim sowie im Verkehr zwischen Wür[t]tembergischen und Badischen Statione[n] über Schiltach.

Karlsruhe, den 8. Februar 1887. (32[7])
Generaldirektion.

Der Importtarif nach Moskau via W i[r]ballen - St. Petersburg, der nach uns[e]rer Bekanntmachung vom 15. Septemb[er] 1886 II e 4687 F nur noch bis zum 12. F[e]bruar 1887 neuen Stils gelten sollte, wi[rd] über den 12. Februar d. J. hinaus ve[r]längert und bleibt bis auf weiteres [in] Kraft.

Bromberg, den 2. Februar 1887. (32[8])
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbah[n]-Verband. Gütertarif, Theil II. Vo[m] 15. Februar 1887 neuen Stils ab wird d[ie] Station Frankfurt a/M. W e s t b a h n h[of] (Nassauischer u. Taunusbahnhof) d[es] Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfu[rt] a/M. mit den für die Station Frankfu[rt] a/M. - Sachsenhausen gültigen Frach[t]sätzen in den Theil II des Deutsch-Mitt[el]russischen Gütertarifs aufgenommen.

Bromberg, den 4. Februar 1887. (3[29])
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verban[d]. Die Station Krozingen der Badisch[en] Staatsbahn wird von jetzt ab für d[en] Verkehr mit den Stationen Dresden-A[lt-] und Neust., Elsterwerda, Gera, Görli[tz], Kamenz, Leipzig Bayer. und Dresd. Bh[f.], Plagwitz - Lindenau, Weida, Zeitz u[nd] Zittau in den direkten Güterverkehr ei[n]bezogen. Die Höhe der Frachtsätze [ist] durch die betheiligten Güterexpedition[en] zu erfahren.

Dresden, am 4. Februar 1887. (3[30])
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf S. VI.)

No. 3. Jahrgang 1887. **Berlin**, am 12. Februar 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Pack	23 Schiefertafeln —	6	1	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Lüdenscheid.
2	A	—	2	—	eiserne Heuschrauben	2,5	2	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
3	A	15, 20	2	Pack	Eisenwaaren —	22	3	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Gelsenkirchen.
4	A H	23 St	1	Fass	leer —	—	4	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
5	A K	316	1	Stange	Eisen —	3	5	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
6	A P	4613	1	Kiste	Glasröhren —	10	6	Elberfeld St.	"	
7	. B S M	2152	1	Fass	leer —	—	7	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
8	B B E . . .	—	1	—	Leine —	—	8	Düren	Linksrh. Köln	
9	C L	49	1	Ballen	? —	38	9	Saarbrücken	"	
10	D T	—	1	Sack	Cement —	99	10	Heverlé	Grand Central Belge	
11	E	693	1	Ballen	Manufakturwaaren —	33	11	Almelo	Niederländ. Stsb.	
12	E	1803	1	Stück	Eisen —	5	12	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
13	E L.	1273	1	Bund	Stahl —	55	13	Hagen	"	Hadamar-Frankfurt bez.
14	F L B	3917	1	Kiste	leer —	28	14	Mannheim G.-E.	Hessische Ludwigsb	
15	F Z	73	1	Fass	leer —	—	15	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
16	G G —	8875 —	1 1	Sack Kollo	Holzspunde — eis. Rollschiene —	13 78,5	16	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
17	G R K	—	1	—	Blech —	9	17	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
18	H D	26	1	Sack	bw. Abfälle —	54	18	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
19	HK	738	1	Pack	Draht —	18	19	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
20	J A S	2334	1	Kiste	7 Pack Cylinder —	21	20	Plauen i/V.	Sächsische Stsb.	
21	J E	476/7	2	Kolli	versch. Inhalts —	315	21	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
22	J G	5153	1	Korb	Stiefeleisen —	27	22	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
23	J N . . . . er	182	1	Fass	leer —	—	23	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
24	K	35	1	Kiste	Zündhölzer —	19,5	24	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
25	K E . . .	51	1	Lattenkiste	? —	71	25	Aerschot	Grand Central Belge	
26	L F	2	1	Pack	unbekannt —	12	26	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
27	M	8	1	Kiste	Butter —	20	27	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
28	M K & W W	691, 10427	1	Bund	2 gusseis. Lampengewichte	8	28	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	M S F	5421/2	2	Ballen	Wachspapier —	45	29	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
30	P	37	1	Pack	Säcke —	9	30	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
31	P L	585	1	Kiste	unbekannt —	170	31	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
32	R	17	1	Sack	Heede —	18,5	32	Hannover	K. E.-D. Hannover	
33	R	404	1	Ballen	Baumwolle —	17	33	Dahlerau	K. E.-D. Elberfeld	bei der Speicherrevision herrenlos vorgefunden.
34	Bleiplombe R M O	—	1	Pack	38 Stück leere Säcke	30	34	Breslau	K. E.-D. Berlin	
35	R S	9945	1	Kiste	Mineralwasser —	34,5	35	Pforzheim	Badische Stsb.	
36	S	—	1 4	— Stück	Ofenplatte (Deckel) Bretter —	6	36	Amorbach	Bayerische Stsb.	
37	S	—	1	Pack	3 Ofenverzierungen —	11	37	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
38	S	—	1	Stück	Ofenrohr —	2	38	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	S	1/3	3	Säcke	Linsen —	303	39	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
40	S S	11	1	Kübel	leer —	4	40	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
41	S V	8965	3	Stück	Gusseisen —	182	41	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
42	V B	425	1	Kiste	unbekannt —	16	42	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
43	W G	2	1	Pack	Spiralfedern —	4,5	43	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
44	A. Wandis	264	1	Fass	leer —	—	44	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
45	Bernard	—	1	Postkolli	? —	2	45	Aerschot	Grand Central Belge	
46	Brauerei P. Hilly	187	1	Fass	leer —	—	46	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
47	C. A. Fuchs in Wüstenhof bei Wermelskirchen	—	1	Kiste	Würfelzucker —	29	47	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
48	F. Wicküler	3393	1	Fass	leer —	—	48	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
49	Gütrsk Br.	5437	1	„	leer —	—	49	„	„	
50	Harrasser	26,4 St.	1	„	leer —	—	50	„	„	
51	Hauer	92	1	„	leer —	—	51	„	„	
52	J. M. Dingelstädt	I	1	Sack	Weizen —	64	52	Rossla	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	L. B. Dan. Michel Baer	—	2	—	Röhren —	90	53	Aachen	Linksrh. Köln	
54	L. Ebert	1036	1	Fass	leer —	—	54	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
55	Schönbusch	56 St.	1	„	leer —	—	55	„	„	
56	Soeur	—	1	Handkorb	? —	8	56	Gheel	Grand Central Belge	
57	Squilbin	—	1	—	Decke —	18	57	Berlaer	„	
58	Turich	33 St.	1	Fass	leer —	—	58	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
59	Velten F. Ruff	916	1	„	leer —	—	59	„	„	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
60	—	44 / 94 III	1	Pack	Pappe —	26	60	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
61	—	182	1	Kiste	leer —	12	61	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Amberg/Witten.
62	—	215	1	—	Handkoffer, braun mit weissem Beschlag	6	62	Darmstadt	Main-Neckarb.	
63	—	13464	1	Kiste	Pappschachtel —	80	63	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
64	weiss	1	1	—	eis. Ofenthüre —	3	64	Hannover	K. E.-D. Hannover	
65	CB	8120	1	Kiste	Zündhölzer —	33	65	Ehrenbreitstein	Rechtsrh. Köln	
66	G	3109	1	„	Eisentheile —	13	66	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
67	23 FWv	—	1	Fass	leer —	—	67	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
					E. Kolli ohne Signatur:					
68	—	—	1	—	Brechstange —	8	68	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
69	—	—	1	Pack	Bretter —	4	69	Mannheim G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
70	—	—	1	Ring	Draht —	29	70	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	—	1	Bund	Eisen —	39	71	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	
72	—	—	7	Stangen	Eisen —	163	72	„	„	
73	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	4,5	73	Aix M.	Grand Central Belge	
74	—	—	1	Ring	Eisendraht —	25	74	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	3	Ringe	Eisendraht —	55	75	Hohenlimburg	„	
76	—	—	2	—	Fusswärmer —	—	76	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
77	—	—	1	Kollo	Gasrohr —	13	77	Nienburg	K. E.-D. Hannover	
78	—	—	1	Pack	Gussschaalen —	5	78	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	1	Stange	Kanteisen —	7	79	Düsseldorf	„	
80	—	—	1	Bund	Latten —	4	80	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	2	Kolli	Marktbudentheile —	15	81	Dammerkirch	Elsass-Lothring.	
82	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	7,5	82	Chemnitz	Sächsische Stsb.	in einem Güterwagen vorgefunden.
83	—	—	1	Stück	Metall —	1/8	83	Breslau	K. E.-D. Berlin	
84	—	—	1	—	Ofenthür —	1,5	84	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
85	—	—	1	Rolle	Papier —	6,5	85	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
86	—	—	13	Petrol.-Fässer	leer —	416	86	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	1	—	Plüschstuhl —	6	87	Darmstadt G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
88	—	—	1	Stück	Rundstuhl —	3	88	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	6	Pack	Säcke —	64	89	Neh.-Hüsten	„	
90	—	—	4	Tafeln	Schwarzblech —	29	90	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
91	—	—	2	—	Spannketten mit Kuppelverbindung	40	91	Stuttgart	Württemb. Stsb.	bei der Güterbodenrev.
92	—	—	1	—	hölzerne Stechkarre	—	92	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
93	—	—	1	—	Theilwand —	14	93	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	H & S	40	1	Bund	Garn —	13	1	Starkenbach	Oesterr. Nordwestb.	seit 6/1.
2	A N	2939	1	Fass	leer —	18	2	Jedlersee tr.	„	„ 30/1.
3	A S	—	1	Ballen	leere Säcke —	9	3	Swetla	„	„ 8/1.
4	B	2	1	Bund	Leinwand —	4	4	Csaba	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 17/1.
5	C M	—	1	Sack	Hopfen —	10	5	Mezötur	„	von Tornallya seit 21/11.
6	D J C	1241	1	Kiste	Stärke —	64	6	H. M. Vásárhely	„	von Mokrin seit 11/1.
7	G B	—	1	Stück	Eisenplatte —	5	7	N. Káta	„	von Ujszasz seit 10/12.
8	G S / M R	18 / 51	1 / 1	Pack	Emballage —	22 / 159	8	Arnau	Oesterr. Nordwestb.	seit 25/1.
9	H	1	1	Kiste	Kleider, Geschirre —	145	9	Arad	Ungar. Stsb.	„ 28/11.
10	H N F	294	1	„	unbekannt —	126,5	10	Gyulafehérvár	„	von Hombok seit 20/1.
11	J M	3250	1	Fass	? —	20	11	Königgrätz	Südnordd. Verb.	seit 21/1.
12	K	—	2	Stück	Ofentheile —	12	12	Arad	Ungar. Stsb.	„ 11/8.
13	K	—	1	„	Gelte —	2	13	Boldoghaza	„	von Rimabanya seit 6/1.
14	K A	—	6	„	Wassereimer —	20	14	Czegled	„	von Lucsatin seit 22/9.
15	K F	53	1	Kiste	Wagenschmiere —	56	15	Oroshaza	„	von Palota seit 9/1.
16	L	1/6	6	Stück	Ofentheile —	48	16	Arad	„	seit 12/11.
17	L A F	—	1	Pack	leere Säcke —	18	17	„	„	„ 11/10.
18	M K S	—	1	Sack	Weizen —	101	18	Oroshaza	„	„ 27/1.
19	M N	578	3	Kisten	leer —	79	19	Mezötur	„	von H. M. Vásárhely seit 18/1.
20	S Z F	54	2	Brode	Zucker —	9	20	Arad	„	von N.Surány seit 8/11.
21	T B	120	1	Fass	Schmieröl —	186	21	Reichenberg	Südnordd. Verb.	seit 15/1.
22	W P	130	1	Ballen	? —	49	22	Königgrätz	„	„ 21/1.
23	Czim	—	1	Bund	leere Säcke —	21,5	23	Gyoma	Ungar. Stsb.	v. Debreczen seit 14/1.
24	—	3	1	Pack	Winkeleisen —	1,75	24	Arad	„	seit 12/10.
25	—	4	1	—	leerer Korb —	25	25	Békés	„	von Szeged seit 6/12.
26	—	10	2	Stück	Decke und Schubkarren	24	26	H. M. Vásárhely	„	seit 22/12.
27	—	45	1	Kollo	Culmuk —	9,5	27	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 30/1.
28	—	4484	1	Kiste	? —	61	28	Wysocan	Oesterr. Nordwestb.	„ 14/1.
29	—	—	2	Stück	Bretter —	19	29	Sarkad	Ungar. Stsb.	„ 25/12.
30	—	—	1	Sack	Dünger-Gyps —	50	30	Jedlersee tr.	Oesterr. Nordwestb.	„ 21/1.
31	—	—	1	Stück	Egge —	—	31	Oroshaza	Ungar. Stsb.	von H. M. Vásárhely seit 10/10.
32	—	—	4	„	Eisen —	16	32	Csaba	„	seit 17/12.
33	—	—	1	„	Eisen —	5	33	T. Györgye	„	von Budapest seit 23/1.
34	—	—	1	—	Eisenkessel —	60	34	Arad	„	seit 12/11.
35	—	—	10	Stück	Eisenrain —	—	35	Oroshaza	„	von Gavosdia seit 16/1.
36	—	—	1	Kollo	roher Eisenguss —	1	36	Königgrätz	Südnordd. Verb.	seit 26/1.
37	—	—	1	Fass	leer —	56	37	Szeged	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 30/12.
38	—	—	1	—	Geschirr —	1	38	Arad	„	seit 8/11.
39	—	—	11	Stück	hölzerne Gitter —	130	39	Gr. Wossek	Oesterr. Nordwestb.	„ 28/1.
40	—	—	1	Bund	Grabeisen u. Schaufel	8	40	Szeged	Ungar. Stsb.	von Szeged St. E. G. seit 27/1.
41	—	—	1	„	Holzdraht —	5,5	41	Liebstadtl	Oesterr. Nordwestb.	seit 18/1.
42	—	—	2	—	Holzschüsseln —	2	42	Szolnok	Ungar. Stsb.	„ 13/10.
43	—	—	1	Pack	Kanapeetheil —	11	43	Zám	„	von Szeged St. E. G. seit 20/11.
44	—	—	1	Korb	leer —	2	44	Arad	„	seit 12/11.
45	Plombe	—	3	Säcke	Kukuruz-Schrotmehl	225	45	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 27/1.
46	—	—	1	Stück	Nudelbrett —	—	46	H. M. Vásárhely	Ungar. Stsb.	„ 22/12.
47	—	—	1	Sack	Nüsse —	11	47	Szolnok	„	von Arad seit 7/1.
48	—	—	2	Pack	19 Stück Obstkörbe, leer	31	48	Böhm. Skalitz	Südnordd. Verb.	seit 24/1.
49	—	—	1	—	leeres Oelfass —	34	49	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 24/1.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	—	—	3	Stück	Ofenröhren —	2,5	50	Arad	Ungar. Stsb.	seit 1/11.
51	—	—	1	„	Ofentheil —	2	51	Szolnok	„	von Budapest seit 9/11.
52	—	—	1	Kiste	Plache —	15,5	52	Oroshaza	„	seit 7/10.
53	—	—	44	Stück	Rechentafeln —	—	53	Arad	„	„ 28/11.
54	—	—	1	Bund	leere Säcke —	21,5	54	Gyoma	„	von Debreczen seit 14/1.
55	—	—	1	„	leere Säcke —	22	55	Szalonta	„	von Debreczen seit 17/12.
56	—	—	1	„	leere Säcke —	18	56	„	„	von Budapest St. E. G. seit 20/1.
57	—	—	4	„	leere Säcke —	—	57	Oroshaza	„	von H. M. Vásárhely seit 29/1.
58	—	—	1	—	Schubkarren —	20	58	Gyula	„	seit 18/12.
59	—	—	1	Bund	53 Stück eiserne Steinschlägel	24	59	Trautenau	Oesterr. Nordwestb.	„ 25/1.
60	—	—	1	„	Tischbrett —	49	60	Szolnok	Ungar. Stsb.	„ 21/12.

I. Offizielle Anzeigen. (Fortsetzung.)

1. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Sächsisch-Oesterr. Verband. Für Holztransporte des Ausnahmetarifs 6 wird im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember l. J. von Hlinsko nach Grossenhain der ermässigte Frachtsatz von 1,23 *M.* pr. 100 kg zugestanden.

Wien, am 8. Februar 1887. (331)

Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreich - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband. Die Einführung des in der Vereins-Zeitung No. 2 vom 3. Januar d. J. Beiblatt No. 2 publizirten XX. Nachtrages zum Theil II des Tarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883, ferner des Nachtrages zu dem vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. unterbleibt, nachdem von seiten der Kais. Russischen Regierung der Fortbestand der seitherigen direkten Tarife bis auf weiteres gegen sechswöchentliche Kündigung bewilligt wurde.

Es bleibt daher der gegenwärtige Verbandtarif vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 mit sämmtlichen Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 im vollen Umfange auch über den 31. Januar a. St./12. Februar n. St. 1887 hinaus bis auf weitere Bekanntmachung in Kraft.

Wien, am 8. Februar 1887. (332)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1887 bis 1. April 1888 soll im Submissionsverfahren vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. Februar l. J. Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Franko-Einsendung von 70 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 22. Januar 1887. (333)

Grossherzogliche Direktion.

Verdingung von Lokomotiven. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 5 Normal-Tender-Lokomotiven mit dreigekuppelten Achsen für Vollbahnen beschafft werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 3 *M.* unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" zu dem am Mittwoch, den 2. März 1887, Vormittags 11 Uhr anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 6. Februar 1887. (334)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 13. 1887.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 16. Februar 1887.

Inhalt:

Versuchsverlegungen eiserner Querschwellen,

veranstaltet von der Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatsbahnen.

So lange die Frage des eisernen Oberbaues noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann, — was bei der den Interessen der Waldwirthschaft entgegengebrachten Rücksicht vielleicht erst dann der Fall sein wird, wenn die fernere Benutzung der Holzschwellen durch die wachsende Abnahme der Waldbestände einfach zur wirthschaftlichen Unmöglichkeit geworden ist, — darf jeder Beitrag zur Beurtheilung derselben auf Beachtung in den Fachkreisen rechnen. In diesem Sinne berichten wir nachstehend über Versuchsverlegungen eiserner Querschwellen, welche in den letzten Jahren von der Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen zur Ermittelung eines geeigneten Systemes veranstaltet wurden, und über deren Ergebnisse der bei jener Gesellschaft thätige Ingenieur J. W. Post vor der Société Belge des Ingénieurs et des Industriels gelegentlich der von dieser im vorigen Jahre veranlassten Ausstellung eiserner Oberbausysteme einen interessanten Vortrag gehalten hat. Auszüge aus letzterem sind sowohl in den „Annales des Travaux Publics" als auch neuerdings in der Deutschen Zeitschrift „Stahl und Eisen" erschienen.

Nach den Mittheilungen Post's hat die Niederländische Staatsbahn den ersten Versuch mit eisernen Querschwellen bereits im Jahre 1865 gemacht, indem dieselbe bei dem Bau der Linie Deventer-Zwolle 10000 Stück Schwellen nach dem System Cosijns verlegte. Diese bestanden aus einem ⊢förmigen Balken aus Schweisseisen, welcher oben zwei zur Befestigung der Schienen bestimmte Eichenholzklötze trug. Nach zwanzigjähriger Benutzung erscheinen die Schwellen durch den Betrieb nur unbedeutend mitgenommen und zeigen nur etwa 4 pCt. Gewichtsverlust. Der als Befestigungsmittel bei denselben verwandte gewöhnliche Schraubenbolzen von nur 17 mm Dicke hat sich recht gut bewährt; alle mittlerweile ersonnenen Konstruktionen mit Umgehung des Schraubenbolzens, dem man schnelles Untauglichwerden infolge Rostens nachsagen zu müssen glaubte, konnten die Einfachheit dieser Befestigungsart nicht erzielen. Die mit den Cosijns-Schwellen gemachten Erfahrungen waren überhaupt gar nicht so unbefriedigend; man fand nur, dass die zwischen Schwelle und Schiene gelegten Eichenklötze leicht eine Seitenbewegung der Schiene hervorriefen, und glaubte daraus die Lehre ziehen zu müssen, dass jede Unterlagsplatte zu vermeiden und die Schiene vortheilhafter direkt auf der eisernen Schwelle zu verlegen sei. Trotz des verhältnissmässig günstigen Erfolges dieses ersten Versuches wurden in den folgenden 15 Jahren auf der Niederländischen Staatsbahn weitere Schritte zur Einführung des eisernen Oberbaues nicht gethan.

Erst im Jahre 1880 entschloss man sich auf Grund anderwärts mittlerweile gesammelter Erfahrungen zu einer Reihe von Versuchsverlegungen, für welche man die Strecke Lüttich-Limburg auserwählte. Die Versuche erstreckten sich im Laufe der nächsten 4 Jahre auf sechs verschiedene Systeme, wobei im ganzen auf einer Gleislänge von 13,4 km 15 200 Stück Schwellen zur Verwendung kamen. Um die Versuche zu einem wirklich brauchbaren Vergleiche benutzen zu können, wurde bei jedem derselben über alle bemerkenswerthen Umstände und Betriebsvorgänge sorgfältig Buch geführt. Die an den einzelnen Systemen I—VI während der Versuchszeiten gemachten Beobachtungen seien in folgende kurzen Angaben zusammengefasst

Das System I bestand aus Vautherin-Schwellen von 2,35 m Länge und 40 kg Gewicht, welche behufs Erzielung der Neigung 1 : 20 für den Schienensitz beiderseits aufwärts geknickt waren. Als Befestigungsmittel dienten Schraubenbolzen und Klemmplatten. Dieser Schwellen wurden im Jahre 1881 4 133 Stück verlegt. Sofort nach der Verlegung zeigten die Schwellen Neigung zur Bewegung; eine grosse Anzahl der Schrauben lockerte sich und löste sich dann in kurzer Zeit ganz. Dieser Uebelstand ist in sehr wirksamer Weise dadurch beseitigt worden, dass man zur Verwendung federnder Unterlagsringe aus Stahl überging und die Unterfläche der Mutter sowie die Oberfläche der Klemmplatte mit Rauhheiten versehen liess. Durch den Umstand, dass bei diesen Schwellen die Schräge der Auflagsfläche bis zum Ende fortlief, wurde, obwohl die Schwellenenden geschlossen waren, bedingt, dass der Ballast nach aussen getrieben wurde. Dem ist man mit Erfolg entgegengetreten, indem man die Schwellen ausserhalb des Gleises bis zur Höhe des Schienenkopfs mit Ballast bedeckte, was anfangs aus Mangel an Vertrauen in die neue Massregel unterblieben war. Später wurde vorgeschrieben, dass die Schwellenenden unter fortwährender sorgfältiger Ueberwachung bis nach dem Darüberrollen des tausendsten Zuges unbedeckt bleiben, dann aber, wie angegeben, überdeckt werden sollten. Die für die Unterhaltung ausgegebenen Löhne entsprechen in dem Zeitraume von 4 Jahren für 1 Jahr und 1 km 128 Arbeitstagen, machen also $^1/_3$ Tageslohn für 1 Tag und 1 km aus. Aus den dreijährigen Betriebserfahrungen ward der Schluss gezogen, dass der eiserne Oberbau nach diesem System bei einem täglichen Verkehr von 20 bis 25 Zügen im allgemeinen durch eine Kolonne von 4 Mann in 250 Arbeitstagen jährlich auf 8 km Gleise in gutem Zustande erhalten werden könne. Der Verschleiss der Schwellen und Befestigungsmittel ergab sich auf geraden Strecken als sehr gering; in Kurven machte sich eine stärkere Abnutzung der Schwellenoberfläche unter dem Schienenfuss bemerklich, wodurch die Gesellschaft veranlasst wurde, dort etwas schwerere Schwellen zu verwenden. Um Klarheit darüber zu gewinnen, wie sich die Befestigung der Schiene auf hölzernen Schwellen zu derjenigen auf eisernen verhalte, wurden im August 1885 in beiden Fällen zwischen Schiene und Schwelle getheerte Plättchen aus weichem Holze eingeschoben; nach viermonatlichem Betriebe ergab sich bei deren Wegnahme, dass die von der eisernen Schwelle genommenen Holzplättchen zwar einen starken Eindruck von den Schienen und den Klemmplatten erhalten hatten, dass aber ihre Oberfläche vollkommen unversehrt und sogar der Theeranstrich noch ebenso gleichmässig wie früher verbreitet war, — während hingegen die auf der Holzschwelle aufgelegt gewesenen Plättchen durch die von den Befestigungsnägeln nicht genügend an der Bewegung verhinderten Schienen stärker zusammengedrückt und nicht allein im Theeranstrich, sondern auch in den Fasern stark verletzt waren. Die Nagelbefestigung auf Holzschwellen ist überhaupt, wie durch den erschreckenden Zustand vieler nicht gar lange gebrauchter Nägel dargethan wird, als die allerbedenklichste zu betrachten, und es wäre in der That an der Zeit, diese Befestigungsweise, welche sich bis jetzt der weitaus grössten Verbreitung erfreut, mitsammt der hölzernen Schwelle endlich aufzugeben, um zur Einführung der eisernen Schwellen mit ihrer zuverlässigen Befestigung überzugehen. Nur auf beweglichem oder morastigem Boden empfiehlt sich die Verwendung des eisernen Oberbaues nicht, weil hier die Unterhaltung wegen der ständig erforderlichen Hebung des Gleises bei hölzernen Schwellen billiger ist. Für diesen Fall ist anzurathen, durchtränkte Eichenholzschwellen und als Befestigungsmittel Tirefonds mit Unterlagsplatten anzuwenden.

Das System II bestand ebenfalls aus schweisseisernen Vautherin-Schwellen; dieselben waren zwar auch beiderseitig aufwärts geknickt, dann aber an den Enden herabgebogen. Die beiden Köpfe waren durch eingenietete Winkelstücke geschlossen; zwei weitere derartige Winkel waren im Innern der Schwelle zwischen den Schienen angebracht. Solcher Schwellen wurden im Jahre 1882 4 001 Stück von je 2,5 m Länge und 47,2 kg Gewicht verlegt. Die beiden innern Winkeleisenstücke, welche die Verschiebung des Ballastes verhindern sollen, erscheinen ziemlich überflüssig; das für dieselben gebrauchte Material wird zweckmässiger zur Verstärkung der Schwellendecke unter den Schienenfüssen verwandt. Die Schienenbefestigung erfolgte nach dem bekannten Roth und Schüler'schen System, bei welchem behufs Ermöglichung einer allmählich wachsenden Spurerweiterung in den Kurven der Schaft des Schraubenbolzens von allen Seiten des viereckigen Kopfes ungleich weit entfernt ist. — Die Erfahrungen mit diesem Querschwellensystem II sind im allgemeinen dieselben wie bei System I; doch sind bei ersterem die Kosten der Unterhaltung hinsichtlich des Stopfens geringer als bei letzterem.

Zu den Systemen III und IV waren Haarmann'sche flusseiserne Querschwellen von 2,5 m Länge bei 50 bezw. 52 kg Gewicht verwandt. Auch hier waren die Schwellenenden zuerst (zur Erzielung der Neigung von 1 : 20) aufwärts geknickt und dann abwärts gebogen. Die Köpfe waren durch Umbiegung von Endlappen geschlossen, eine Konstruktion, die der Einnietung von Winkeleisen vorzuziehen und besonders bei Flusseisen ohne jede Bedenklichkeit ist. Die Schwelle des Systems IV besass als Besonderheit gegenüber System III nur noch 2 im Innern zwischen den Schienen in 400 mm Abstand von einander angenietete Winkelstücke, welche der Längsverschiebung der Schwelle entgegenwirken sollten. Diese Zuthat hat sich auch hier als ganz überflüssig erwiesen, da die Schwellenverschiebung schon durch den Kopfverschluss vollständig verhindert wird. Von den Schwellen dieser beiden, nach vorstehendem nur wenig von einander verschiedenen Systeme wurden im Jahre 1883 2 089 bezw. 2 090 Stück verlegt. Beiderlei Arten bewähren sich gut und namentlich bezüglich der Unterstopfung besser als die Schwellen der Systeme I und II. Die auf die Unterhaltung zu verwendenden Löhne betrugen bei System III auf zwei Strecken zwischen Lüttich und Hasselt 0,58 bezw. 0,30 Tagelöhne pro Tag und Kilometer, und bei System IV auf zwei Strecken zwischen Hasselt und Eindhoven 0,15 bezw. 0,12 Tagelöhne pro Tag und Kilometer; die Unterschiede sind auf Verschiedenartigkeiten im Bau sowie in der Betriebsstärke der betreffenden Strecken zurückzuführen. Die hohe Ziffer 0,58 insbesondere erklärt sich durch schlechte Beschaffenheit des Ballastes in der grossen Kurve von Herstal.

System V war mit flusseisernen Schwellen gebildet, die im allgemeinen nach dem Vautherin'schen Profil gestaltet sind, ihre mit 1 : 20 geneigten Schienensitzflächen aber nach dem Hoesch-Lichthammer'schen Verfahren durch Pressen in Gesenken erhalten haben. Dieser Schwellen wurden 11 680 Stück von je 2,6 m Länge und 43,4 kg Gewicht im Jahre 1884 verlegt. Sie haben sich in Bezug auf Unterstopfung ebenso gut bewährt, wie die im Gleise nebenan liegenden Schwellen nach System III. Die Unterhaltungskosten ergaben sich zu 0,2 Tagelöhne pro Tag und Kilometer. — Da durch das bei diesen Schwellen zur Erzielung der Schienenneigung angewandte Verfahren das Schwellenmaterial einer ausserordentlich starken Beanspruchung ausgesetzt wird (so dass sich sogar nicht selten Risse bemerklich machen und zwar gerade an den Schienenauflagerstellen), so wurde von Ingenieur Post in Gemeinschaft mit Ingenieur Ruetter die direkte Herstellung der zweckentsprechend geneigten Schienensitzflächen im Walzvorgange selbst in Anregung gebracht. Die Ausführung dieses Gedankens ist dem Hörder Verein und besonders dessen Walzwerksleiter Maerklin zu verdanken. Aus der gemeinschaftlichen Arbeit der genannten drei Techniker ging das Querschwellensystem „Hörde-Post-Ruetter" hervor, welches vielfach auch kurz als „System Post" bezeichnet wird, und von dem wir in No. 53 des vorigen Jahrganges eine kurze Beschreibung lieferten.

Diese Post'sche Schwelle ist für das Versuchssystem VI angenommen worden. Dieselbe wiegt 50 bis 55 kg und besitzt eine Länge von 2,55 bis 2,65 m; sie ist aus Flusseisen mit wechselndem Profil derartig gewalzt, dass der Schienensitz mit der Neigung 1 : 20 gleichzeitig eine für diese Stelle

höchst werthvolle Verstärkung erhält. Zur Befestigung dienen excentrische Bolzen aus Schweisseisen von 22 mm Schaftstärke (gegen 19 mm bei den anderen Systemen), Klemmplatten aus Flusseisen und einfache Federringe aus Stahl. Letztere verhindern durch Eingreifen in die gerauhten Flächen von Mutter und Klemmplatte sehr wirksam ein selbstthätiges Lösen der Schrauben. Auf Grund des vortrefflichen Verhaltens dieses Systems im Gleise und mit Rücksicht auf die überaus sachgemässe Weise der Schwellenherstellung hat sich die Niederländische Staatsbahn-Gesellschaft schon im Jahre 1884 für die dauernde Beibehaltung dieses Systems entschieden. Das vorstehend angegebene Gewicht hat sich in der Praxis als vollkommen ausreichend erwiesen. Als besondere Vorzüge der Form dieser Schwellen sind zu erwähnen dass dieselben sich mit jedem Ballast bequem und gleichmässig unterstopfen lassen, dass die untern dreikantigen Ränder ein Versinken der Schwelle verhindern, ihre Festigkeit erhöhen und ihre Walzung erleichtern, und dass endlich der Sitz dem Schienenfusse eine grössere Auflage gewährt. Bis zum März 1886 waren auf Strecken der Niederländischen Staatsbahn bereits über 47 000 Stück theils in Hörde, theils in Angleur gewalzter Post'scher Schwellen verlegt, eine Zahl, die sich bis zu Anfang dieses Jahres auf 100 000 erhöht haben dürfte. Seit den ersten auf der Niederländischen Staatsbahn angestellten Versuchen ist das System Hörde-Post-Ruetter auch bereits von Preussischen Staatsbahndirektionen, von den Belgischen und Französischen Staatsbahnen, von der St. Gotthardbahn und anderen Verwaltungen in einem Umfange aufgenommen worden, dass die Gesammtzahl der bis zum Frühjahr 1886 zur Verlegung gelangten Schwellen dieses Systems auf etwa 300 000 geschätzt werden darf.

Zu recht interessanten Betrachtungen hinsichtlich der mit Einführung eiserner Schwellen anstatt hölzerner zu erzielenden indirekten Vortheile gelangt Post noch durch Aufwerfung der beiden Fragen:

1. Wie gross ist der Eisenbahntransport, welcher durch die zur Herstellung einer Tonne Eisenschwellen erforderlichen Rohmaterialien veranlasst wird?

2. Wieviel kommt bei Herstellung einer Tonne Eisenschwellen an Arbeitslöhnen zur Verausgabung?

Die erste Frage wird folgendermassen beantwortet. Zur Herstellung von 1 000 kg Schwellen bedarf man 1 335 kg Flusseisenblöcke, welche ihrerseits wiederum 1 543 kg Roheisen erfordern. Da ferner zur Erblasung von 1 000 kg Roheisen im Hochofen 3 300 kg Erz und Kalksteine und 1 000 kg Koks anzusetzen sind, so braucht man für eine Tonne Schwellen:

Erz und Kalkstein	1,543 . 3 300 =	5 090 kg
Koks	1,543 . 1 000 =	1 543 „
	zusammen	6 633 kg

an Lasten, welche zum Hochofen zu transportiren sind.

Zur Erzeugung von 1 000 kg Flusseisenblöcken (nach dem Bessemer-, Thomas- oder Martin-Verfahren) braucht man 1 143 kg Roheisen und dabei an Brennstoffen 570 kg Kohlen und 220 kg Koks; folglich erfordert eine Tonne Schwellen

an Roheisen	1,353 . 1 143 =	1 525 kg
„ Kohlen	1,353 . 570 =	760 „
„ Koks	1,353 . 220 =	293 „
	zusammen	2 578 kg

an Lasten, welche zum Schmelzofen zu transportiren sind.

Beim Walzen von 1 000 kg Schwellen gebraucht man 236 kg Kohlen zur Kesselheizung und 170 kg Kohlen für die Wärmöfen. Unter der Annahme, dass das Stahlwerk dicht beim Walzwerk liege, bleiben doch noch

an Kesselkohlen	1,000 . 236 =	236 kg
„ Wärmofenkohlen	1,000 . 170 =	170 „
	zusammen	406 kg

Kohlen zum Walzwerk zu transportiren.

Werden ausserdem für die Tonne Schwellen noch 500 kg an Kalk, feuerfesten Materialien u. s. w. gerechnet, so ergibt sich eine Gesammtsumme von 6 623 + 2 578 + 406 + 500 = 10 107 kg verschiedener Rohstoffe, welche einem Transporte unterlegen haben. Hierzu kommen noch die durch die Herstellung und Versendung der (etwa 70 kg pro Tonne Schwellen betragenden) Befestigungstheile verursachten Transporte.

Zur Berechnung der entsprechenden Tonnenkilometerzahl müsste man die mittlern Längen der verschiedenen in Betracht kommenden Entfernungen kennen. Dieselben sind natürlich sehr wechselnd und richten sich nach der geographischen Lage des Hüttenwerks gegen seine Bezugsquellen. Jedenfalls ist unbestreitbar, dass mit der Herstellung einer jeden Tonne Eisenschwellen den Eisenbahnen eine erhebliche Transportmenge zufällt.

Um sich die zweite Frage zu beantworten, braucht man nur die Zahl der Tagewerke, welche die Erzeugung einer Tonne Schwellen erfordert, zu berechnen. Nach Erfahrungssätzen erheischt jede Tonne Schwellen für

1. die Umwandlung von 1 543 kg Roheisen in 1 335 kg Stahlblöcke 1,335 . 0,9 = . . .	1,2015 Tagwerke
2. die Arbeit im Walzwerke, wo 120 Arbeiter in 12 Stunden 218 t Schwellen fertigen . .	0,5505 „
3. die Fertigstellung (welche für 80 t 36 Tagwerke erfordert)	0,4500 „
4. verschiedene Handarbeiten, Reparaturen u. s. w.	0,2980 „
zusammen	2,500 Tagwerke.

Wird dieses Ergebniss mit dem Durchschnittslohne für ein Tagewerk multiplizirt, so ist die Frage beantwortet. Es sind aber ausserdem noch die bei Gewinnung des Erzes und der Kohlen u. s. w. sowie bei der Herstellung des Roheisens verausgabten Löhne in Betracht zu ziehen.

Vergegenwärtigt man sich schliesslich noch, dass die eisernen, insbesondere die flusseisernen Schwellen eine weit längere Dauer besitzen als die hölzernen, mögen diese auch mit den besten Schutzmitteln durchtränkt sein, dass der Anschaffungspreis für jene kaum höher ist als für diese, dass ferner die Unterhaltungskosten bei ersteren sich nach dem 1. bis 2. Jahre, von der Verlegung ab gerechnet, stark fortschreitend verringert, während dieselben sich bei letzteren von demselben Zeitpunkte ab in gleichem oder vielmehr noch stärkerm Fortschritte erhöhen, und dass endlich selbst nach der Auswechselung eine alte Eisenschwelle noch fast den halben Geldwerth einer neuen besitzt, während eine alte Holzschwelle kaum noch Brennholzwerth hat, — so wird man nicht umhin können, auch nach der wirthschaftlichen Seite hin der Frage des eisernen Oberbaues die höchste Bedeutung beizumessen, bezw. eine schnellere Entwickelung derselben auch im Interesse unserer um die Existenz ringenden Eisenindustrie herbei zu wünschen. M.

Vertrag zwischen Preussen und Sachsen,

betreffend die anderweite Regelung der Verhältnisse der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Nachdem zwischen der Königlich Preussischen Regierung und der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft unter dem 15./16. Dezember 1886 ein Vertrag wegen des Ueberganges des Berlin-Dresdener Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat vereinbart ist, haben zu der im Fall der Perfektion dieses Vertrages erforderlich werdenden anderweiten Regelung der Verhältnisse dieses Eisenbahnunternehmens zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät, der Deutsche Kaiser, König von Preussen: Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Gustav Schmidt und Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Kirchhoff,

Seine Majestät der König von Sachsen: Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Alexander Hoffmann,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1. Die Berlin-Dresdener Eisenbahn wird in der Zeit vom Erwerbe dieses Unternehmens durch den Preussischen Staat an bis zum 1. April 1888 in der bisherigen Weise von Preussen verwaltet; insbesondere werden die Reserve- und Erneuerungsfonds in gewohnter Weise dotirt und belastet, die zur Verzinsung und Amortisation der Anleihe der Gesellschaft erforderlichen Beträge aus den Erträgnissen des Unternehmens bestritten und je nach dem Ergebniss des Abschlusses für das Jahr 1887/88 die aus der Zinsgarantie des Preussischen Staates sich ergebenden Zu- und Abschreibungen vorgenommen.

Artikel 2. Am 1. April 1888 tritt demnächst der Preussische Staat die zu dem Unternehmen gehörige Strecke Dresden-Elsterwerda (ausschliesslich des Bahnhofs Elsterwerda, dessen Eigenthumsverhältnisse unberührt bleiben), nebst Zubehör, Dienstgebäuden und Dispositionsgrundstücken, sowie sämmtlichen mit dem Besitze der Strecke verbundenen gegenwärtigen und zukünftigen Rechten und Verpflichtungen an den Sächsischen Staat ab.

Als Gegenleistung dieser Abtretung erstattet der letztere an den Preussischen Staat denjenigen Theil der von diesem für den Erwerb des Unternehmens geleisteten Entschädigung, welcher sich aus dem Verhältnisse des von der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft auf die obengenannte Strecke verwendeten Anlagekapitals zu dem gesammten Anlagekapitale des Unternehmens ergibt.

Artikel 3. Behufs der in Gemässheit des Artikel 2 zu bewirkenden Auseinandersetzung soll sofort nach Perfektion dieses Vertrages der Baufonds der Berlin-Dresdener Eisenbahn abgeschlossen und auf Grund der Baurechnungen der Betrag derjenigen Bauausgaben ermittelt werden, welche auf den Preussischen und welche auf den Sächsischen Theil der Bahn entfallen. Solche Bauausgaben, welche sich nicht auf einzelne Theile des Unternehmens vertheilen lassen, wie z. B. die Verwaltungskosten und die Bauzinsen, werden nach Massgabe der Bahnlänge vertheilt. Die für Beschaffung der Betriebsmittel aus Baufonds verwendeten Kosten bleiben bei Ermittelung der Antheile am Anlagekapitale ausser Betracht.

Der hiernach sich ergebende Sächsische Antheil am Anlagekapital bildet den Massstab für die Betheiligung Sachsens an den Kosten der Erwerbung des Berlin-Dresdener Eisenbahnunternehmens.

Artikel 4. In Betreff des in Gemässheit der Artikel 2 und 3 zu ermittelnden Sächsischen Antheils an den Erwerbskosten des Unternehmens wird im einzelnen folgendes bestimmt:

a) Die Königlich Sächsische Regierung hat am 1. April 1888 der Königlich Preussischen Regierung den Sächsischen Antheil an der den Aktionären in Schuldverschreibungen der Preussischen konsolidirten 3½ pCt. Staatsanleihe zustehenden Entschädigung in solchen oder — nach vorheriger Verständigung mit der Königlich Preussischen Finanzverwaltung — in baarem Geld, in beiden Fällen nebst 3½ pCt. Zinsen von dem in Staatsschuldverschreibungen ermittelten Betrage vom 1. April 1887 ab, sowie ferner 3½ pCt. Zinsen von der Hälfte des vorgedachten Zinsbetrages auf ein halbes Jahr, zu überweisen.

   Sofern die überwiesenen Staatsschuldverschreibungen nicht zum Umtausche gegen Aktien verwendet, sondern behufs Beschaffung der den Aktionären zustehenden Baarentschädigungen (des Liquidationspreises u. s. w.) veräussert oder überhaupt nicht verwendet werden sollten, erfolgt nach Beendigung der Liquidation des Berlin-Dresdener Eisenbahnunternehmens Ausgleichung zwischen den hohen kontrahirenden Regierungen.

b) Der Sächsische Staat hat ferner den nach dem Rechnungsabschlusse des Betriebsjahres 1887/88 sich ergebenden Betrag der Schuld der Gesellschaft an den Preussischen Staat aus der Zinsgarantie des letzteren für die Gesellschaftsanleihe, einschliesslich der von dieser Schuld bis zum 1. April 1888, aufgelaufenen vertragsmässigen Zinsen antheilig zu übernehmen. Dieser Antheil ist nebst 3½ pCt. Zinsen vom 1. April 1888 ab seitens der Königlich Sächsischen Regierung an die Königlich Preussische Regierung zu zahlen.

c) Der Sächsische Staat partizipirt an den für die Verzinsung und Amortisation der Gesellschaftsanleihe erforderlichen Beträgen vom 1. April 1888 ab antheilig. Die Königlich Sächsische Regierung wird demgemäss die Sächsischen Antheile rechtzeitig vor dem Fälligkeitstermine der Königlich Preussischen Regierung überweisen.

Die letztere behält sich jedoch vor, zu einem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte, vor oder nach dem 1. April 1888, nach vorheriger Mittheilung des diesbezüglichen Vorhabens an die Königlich Sächsische Regierung die Herabsetzung der Zinsen der vorgedachten Anleihe herbeizuführen, ferner diese Anleihe zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen derselben die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Die Königlich Sächsische Regierung hat der Königlich Preussischen Regierung ihren Antheil an den zur Durchführung der fraglichen Finanzoperationen in Preussischen Staatsschuldverschreibungen, bezw. in baarem Gelde erforderlichen Mitteln rechtzeitig zu überweisen.

Sofern die Höhe der in diesem Artikel gedachten, von der Königlich Sächsischen Regierung zu überweisenden Entschädigungsbeträge sich zur Zeit der Fälligkeit noch nicht genau ermitteln lassen sollte, hat die Königlich Sächsische Regierung — vorbehaltlich der späteren endgültigen Regelung — den von Preussen vorläufig liquidirten Betrag zur Verfügung zu stellen.

Artikel 5. Die beim Abschluss des Geschäftsjahres 1887/88 sich ergebenden Bestände der Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie ein etwaiger Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beim Baufonds nebst den noch aufkommenden Erträgnissen dieser Fonds, ferner die am 1. April 1888 vorhandenen Betriebsmittel und Materialienbestände werden, letztere unter Anrechnung des Buchwerthes, nach Verhältniss der Antheile am Kaufpreise vertheilt. Sollte eine anderweite Vertheilung der Betriebsmittel vereinbart werden, oder die Verwendung von Stahlschienen auf den beiderseitigen Bahnstrecken auch nicht annähernd deren Längenverhältnissen entsprechend stattgefunden haben, so erfolgt eine Ausgleichung bei Berechnung der Antheile am Erneuerungsfonds.

Sofern der Baufonds mit einem Defizit abschliessen sollte, wird dasselbe von beiden Theilen nach dem Verhältnisse der Antheile am Kaufpreise gedeckt.

Die unbegebenen Prioritätsobligationen der Gesellschaft werden vernichtet.

Artikel 6. Die von der Königlich Preussischen Regierung nach dem Erwerbe der Berlin-Dresdener Eisenbahn etwa bewirkten Meliorationen der Strecke Dresden-Elsterwerda kommen bei Bemessung der Entschädigung in Zuschlag, wogegen etwaige Deteriorationen in Abzug gebracht werden.

Artikel 7. Die auf dem Betriebsunternehmen bereits lastenden Haftpflicht- und Unfallentschädigungen werden, je nachdem die Beschädigungen auf der einen oder anderen Strecke entstanden sind, von dem einen oder anderen Staate übernommen.

Artikel 8. Die Königlich Sächsische Regierung übernimmt das am 1. April 1888 auf der Strecke Dresden-Elsterwerda beschäftigte Beamten- und Dienstpersonal der Berlin-Dresdener Eisenbahn (abgesehen von den bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung verbleibenden höheren Beamten und denjenigen der Centralverwaltung) und erfüllt alle Ansprüche, welche denselben aus ihrer Anstellung bezw. aus ihren Dienstverträgen, sowie aus ihrer Zugehörigkeit zur Beamtenpensions- und Unterstützungskasse zustehen.

Die in die Königlich Sächsische Verwaltung übergehenden Beamten scheiden mit dem 1. April 1888 aus der Kasse aus. Sofern der zu dieser Zeit vorhandene Bestand der Kasse zur Erfüllung der auf derselben lastenden Verpflichtungen gegenüber den aus dem aktiven Dienste ausgeschiedenen Beamten und deren künftigen Hinterbliebenen, sowie den Hinterbliebenen der bereits verstorbenen Beamten nicht ausreichen sollte, werden die etwa erforderlichen Zuschüsse seitens der beiden vertragschliessenden Regierungen nach Verhältniss der Anzahl der am 1. April 1888 von der Königlich Sächsischen Regierung zu übernehmenden Kassenmitglieder zu der Anzahl der zu jener Zeit bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung verbleibenden Kassenmitglieder geleistet. Sollte dagegen noch ein Ueberschuss vorhanden sein, so wird derselbe nach dem gleichen Verhältnisse beiden betheiligten Regierungen zur reglements-

mässigen Verwendung überwiesen. Die Feststellung darüber, ob das eine oder andere zutrifft, wird durch Preussischerseits anzustellende, versicherungstechnische Berechnungen bewirkt.

Artikel 9. Die hohen kontrahirenden Regierungen werden nach näherer Verständigung untereinander dafür Sorge tragen, dass nach dem Uebergange der Strecke Dresden-Elsterwerda auf den Sächsischen Staat auf der ganzen Strecke von Berlin nach Dresden eine zusammenhängende Beförderung stattfindet. Auch wollen dieselben veranlassen, dass die Beförderung sowohl der Personen als der Güter zwischen den zuletzt gedachten beiden Orten ohne Wechsel der Transportfahrzeuge erfolge.

So geschehen zu Berlin, den 24. Januar 1887.

(Unterschriften.)

Aus dem Deutschen Reich.

Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Der Begründung des Gesetzentwurfes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, entnehmen wir folgende Angaben:

Das Staats-Eisenbahnsystem hat mit den bisherigen Erwerbungen von Privateisenbahnen für den Staat im wesentlichen seinen Abschluss erreicht. Die Durchführung desselben hat, wie nicht zu verkennen, die wenigen zwischen den grossen Linien des Staates liegenden kleinen Privateisenbahnen in mancher Hinsicht in eine beengte und abhängige Lage gebracht. Den Interessen der Gesellschaften wie des Staates entspricht es, diesen Zustand durch den Uebergang der betreffenden Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates zu beseitigen, soweit die Erwerbung unter angemessenen Bedingungen zu erreichen ist. Fünf dieser Gesellschaften:

1. die Berlin-Dresdener,
2. die Oberlausitzer,
3. dieAngermünde-Schwedter,
4. die Nordhausen-Erfurter und
5. die Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft

haben auf Grundlage eines ihnen aus dieser Rücksicht gemachten Staatsangebotes über die Abtretung ihres Unternehmens mit der Staatsregierung einen Vertrag abgeschlossen.

Die drei zuerst genannten Eisenbahnunternehmungen sind zwar in Staatsverwaltung, aber noch nicht für den Staat erworben.

Mit der Uebernahme der unter No. 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen wird das Staatseisenbahnnetz einen Zuwachs ven 525 km erhalten, und zwar beträgt die Eigenthumslänge:

1. der Berlin-Dresdener Eisenbahn	181	km
2. der Oberlausitzer Eisenbahn	159	„
3. der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	122	„
4. der Aachen-Jülicher Eisenbahn	40	„
5. der Angermünde-Schwedter Eisenbahn	23	„
zusammen	525	km
Davon geht der an das Königreich Sachsen demnächst abzutretende Theil der Berlin-Dresdener Eisenbahn von rund	54	„
ab, so dass also rund	471	km

definitiv in das Eigenthum des Preussischen Staates übergehen werden.

Der Gesetzentwurf sowie die demselben beigefügten Verträge entsprechen in ihrer Fassung im wesentlichen den bisher vorgelegten Gesetzentwürfen und Verträgen gleicher Art. Es wird daher auf das zur Begründung dieser Gesetzesvorlagen Gesagte Bezug genommen und hier nur noch folgendes bemerkt:

Die sämmtlichen unter No. 1 bis 5 genannten Eisenbahnen sollen sofort käuflich übernommen werden. Ueber die Wiederveräusserung der Strecke Dresden-Elsterwerda an das Königreich Sachsen enthält die Denkschrift, betreffend die anderweite Regelung der Verhältnisse des Berlin-Dresdener Eisenbahnunternehmens die näheren Angaben.

Mit dem Erwerbe des Eigenthums der fünf genannten Eisenbahnen fallen dem Staate alle zum Vermögen der Gesellschaften gehörigen Fonds, namentlich die Reserve- und Erneuerungsfonds, zur freien Verfügung anheim. Auf diese Fonds sollen nach den abgeschlossenen Verträgen die Abfindungen der Gesellschaftsvorstände verrechnet werden. Ausserdem empfiehlt es sich zu thunlichster Vereinfachung der Verrechnung, die verhältnissmässig nicht erhebliche baare Zuzahlung, welche an die Aktionäre der Aachen-Jülicher Eisenbahn zu leisten ist, zum Gesammtbetrage von 132 000 *M.* aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft zu entnehmen. Ueber den alsdann verbleibenden Rest dieser Fonds, sowie der übrigen Aktivfonds wird im Wege der Gesetzgebung zu verfügen sein. Demgemäss wird in dem Gesetzentwurfe, betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen auf den Staatseisenbahnen, die nähere Bestimmung über die Verwendung der Fonds der Oberlausitzer, Nordhausen-Erfurter, Aachen-Jülicher und Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft vorgesehen werden, während die Verwendung der Reserve- und Erneuerungsfonds der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft, bezüglich welcher noch die im Artikel 5 des unter § 1 No. 1 des Gesetzentwurfes gedachten Vertrages vom 24. Januar 1887 zwischen Preussen und Sachsen vereinbarte Auseinandersetzung stattzufinden hat, der Verfügung durch ein späteres Gesetz vorbehalten bleibt.

Die Höhe der sämmtlichen genannten Fonds nach dem Rechnungsabschlusse für 1885 beziehungsweise 1885/86 ist nach Abzug der an die Gesellschaftsvorstände und die Garanten der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft zu zahlenden Abfindungen auf den Gesammtbetrag von 3 174 741 *M.* nachgewiesen. Dieser Bestand verändert sich jedoch noch durch diejenigen Buchungen, welche bis zur definitiven Schliessung der Fonds vorzunehmen sein werden.

Unerledigte Konzessionen zum Bau neuer Bahnen sind nur bezüglich der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft vorhanden. Dieselbe hat die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Station Morsbach der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach der Station Kohlscheid der Aachen-Düsseldorfer Staatsbahnstrecke erhalten.

Ausweislich der Denkschriften befanden sich Ende 1885 bezw. 1885/86 im Depot der betreffenden Gesellschaften an unbegebenen Prioritätsobligationen:

1. 2 160 000 *M.* $4^1/_2$ pCt. Berlin-Dresdener Prioritätsobligationen,
2. 292 100 *M.* $4^1/_5$ pCt. Nordhausen-Erfurter Prioritätsobligationen,
3. 244 500 *M.* 4 pCt. Oberlausitzer Prioritätsobligationen,

welche für die in den landesherrlichen Privilegien festgesetzten Zwecke zu verwenden sind. Die Regierung wird jedoch voraussichtlich von einer weiteren Begebung der Prioritätsobligationen absehen, vielmehr im Falle eines Bedürfnisses mit der Beschaffung der erforderlichen Baumittel im Wege des Staatskredits vorgehen. Um die Möglichkeit hierfür zu gewähren, wird im § 5 des Gesetzentwurfes die Ermächtigung zur anderweiten Deckung des Geldbedarfs bis zur Höhe von 2 696 600 *M.* (des Nominalbetrages der noch unbegebenen Prioritätsobligationen) nachgesucht.

§ 11 bezweckt, den Kommunalverbänden das Recht der Besteuerung zu erhalten, so weit ihnen dasselbe durch den Uebergang der betreffenden Privatbahnen in das Eigenthum des Staates verloren gehen würde.

Die übrigen Bestimmungen des Gesetzentwurfes entsprechen den Vorschriften der früheren Verstaatlichungsgesetze und bedürfen daher einer besonderen Erläuterung nicht.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Der Geheime Regierungsrath Jaedicke in Köln ist zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln endgültig betraut worden.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Baurath Goering in Hannover, Baurath Wollanke in Görlitz, Siehr in Bromberg, Schröder in Ratibor, Baurath Allmenröder in Kassel, Baurath Wilde in Kassel, Baurath Gehlen in Köln, Masberg in Berlin, Jungbecker in Hamburg, Seick in Magdeburg und Meissner in Köln sind zu Regierungs-Bauräthen ernannt und den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Gestewitz in Leipzig, Westphal in Euskirchen, Balthasar in Schneidemühl, Siewert in Düsseldorf, Bartels in Hagen, George in Paderborn, Eversheim in Hagen und Massalsky in Breslau, sowie dem Eisenbahn-Maschineninspektor Sürth in Dortmund ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Rundreiseverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin hat durch einen Aushang am Billetschalter bekannt gemacht, dass die im vergangenen Sommer getroffene Einrichtung, durch welche die Koupons von Rundreisebillets auf eine kürzere, dieselben Stationen verbindende Strecke der Preussischen Staatsbahnen umgeschrieben werden können, eine Verbesserung dahin erfahren hat, dass die Umschreibung der Koupons nicht blos durch den Stationsvorstand der Abzweigestation, sondern auch auf einer vorgelegenen Station oder der Abgangsstation ausgeführt werden kann. Den Anträgen auf Umschreibung der Koupons ist der Stationsbeamte aber nur nachzukommen verpflichtet, wenn der Antrag so zeitig gestellt wird, dass eine Verspätung des Zuges und eine Ueberschreitung der Aufenthaltszeit auf der Station dadurch nicht herbeigeführt wird. Wenn die umzuschreibenden Koupons auf verschiedene Wagenklassen lauten, wird die Um-

schreibung für die ganze kürzere Strecke nur für die niedrigste Wagenklasse vorgenommen.

Preussische Staatsbahnen: Eisenbahn-Güterabfertigung.

Die Preussischen Staatsbahn-Güterexpeditionen sind verständigt, dass die Auflieferung eines Gutes am Güterschuppen für sich allein noch nicht die Absicht des Versenders beweist, die Sendung als Stückgut zu verfrachten. Wenn daher Frachtstücke am Schuppen zur Auflieferung kommen, deren Umfang oder Menge es zweifelhaft erscheinen lassen, ob die Berechnung der Stückgutfracht oder der Wagenladungsfracht sich günstiger stellt, so ist der Versender ausdrücklich zu fragen, ob er die Abfertigung der Sendung als Stückgut oder als Wagenladung und demzufolge die Frachtberechnung nach der Stückgutklasse oder nach den Wagenladungsklassen verlangt. Wenn es versäumt worden ist, den Versender hiernach zu fragen und dies in der Kürze nicht nachgeholt werden kann, auch die sonst begleitenden Umstände nicht die bestimmte Absicht des Versenders erkennen lassen, die eine oder die andere Abfertigungsart zu wählen, so soll stets, wenn die Sendung thatsächlich nur in einem Wagen verladen ist, und wenn der Stückgutsatz sich theurer stellt als der Wagenladungssatz nebst Wiege-, Auf- und Abladegebühr, der Wagenladungssatz berechnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg: Wegfall von Verkehrsbeschränkungen der Haltestelle Pretzier, Bezeichnung von Haltepunkten.

Vom 1. April d. J. ab wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg — die im Verkehre mit der Haltestelle Pretzier bestehende Beschränkung, wonach Sendungen von Pretzier nur in Frachtüberweisung, Sendungen nach Pretzier nur in Frankofracht — in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung — angenommen werden, in Wegfall kommen. Ferner werden vom 1. nächsten Monats ab die beiden an der Strecke Berlin-Magdeburg belegenen Haltepunkte Bude 114 (Cader Schleuse) und Bude 129 (Parchen) die Bezeichnung „Cader Schleuse“ bezw. „Parchen“, also ohne Beisetzung der Budennummer führen.

Dortmund-Gronau-Enschede.

Wie die „Voss. Ztg.“ mittheilt, soll bei der Verwaltung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft der Antrag gestellt worden sein, eine ausserordentliche Generalversammlung zu berufen, um den Verkauf der Bahn zu den von der Regierung gestellten Bedingungen dem Staate jetzt anzubieten. In der letzten Generalversammlung war bekanntlich von den Aktionären noch eine Zuzahlung von 4 pCt. gefordert worden. Es ist anzunehmen, dass nunmehr dieser Vorschlag von der Generalversammlung nicht zurückgewiesen wird, da sich ein Theil der Grossaktionäre mit demselben einverstanden erklärt hat. Allerdings wird aber auch gleichzeitig berichtet, dass dieser Antrag von einem Berliner Grossaktionär lebhaft bekämpft werde.

Niederwaldbahn.

In der am 2. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsraths erstattete der Vorstand Bericht über das verflossene Jahr. Hiernach stellten sich die Einnahmen der Gesellschaft für 1886 aus beiden Linien auf 149 182 ℳ (gegen 137 729 ℳ in 1885), die Ausgaben auf 71 345 ℳ (gegen 56 255 ℳ in 1885), so dass ein Bruttoüberschuss von 77 836 ℳ verbleibt. Dadurch, dass die Station Assmannshausen im vergangenen Jahre noch nicht, wie erwartet, zur Landungsstelle der Rheindampfschiffe erhoben werden konnte, ist das Verkehrsergebniss beeinträchtigt worden; dasselbe wurde ferner durch die der Gesellschaft für 1886 erwachsenden aussergewöhnlichen bezw. einmaligen Ausgaben, in erster Linie durch die nothwendige Abschreibung von 9 068 ℳ auf Emissionskonto, ferner durch die behördlicherseits angeordnete Vergrösserung der Maschinenführerstände, sowie durch die nachträgliche Erhebung von Pachtzinsen und ungewöhnliche Steuerbelastung der Stadtgemeinde ungünstig beeinflusst. Der Aufsichtsrath beschloss, nach Abzug von 29 250 ℳ für Prioritätsobligation-Zinsenkonto 9 068 ℳ auf Emissionskonto, 1 200 ℳ auf Plakatkonto abzuschreiben, ferner 7 000 ℳ dem Erneuerungsfonds, 3 270 ℳ den Reservefonds zuzuführen und der für den 26. d. Mts. einzuberufenden Generalversammlung von dem verbleibenden Ueberschusse die Vertheilung einer Dividende von 2½ pCt. in Vorschlag zu bringen.

Bayerisch-Württembergischer Staatsvertrag, betreffend Memmingen-Leutkirch und Hergatz-Wangen.

Von dem Königlichen Staatsminister des Königlichen Hauses und des Aeussern Freiherrn von Crailsheim und dem Württembergischen Gesandten Freiherrn von Soden wurde am 10. Februar d. J. in München der Staatsvertrag zur Herstellung der Eisenbahnen

a) von Memmingen nach Leutkirch (Württemb.) und
b) von Hergatz nach Wangen (Württemb.)

unterzeichnet. Durch Gesetz vom 29. April 1869 ist der Bauaufwand für eine von München nach Buchloe-Memmingen-Grenze (Sonthofen) zu erbauende Bahnlinie mit 13 000 000 ℳ genehmigt worden und wurde die Bahn bis Memmingen am 1. Mai 1874 dem Verkehre übergeben. Lange Zeit ist sonach verstrichen, bis ein Einverständniss zwischen der Bayerischen und Württembergischen Staatsregierung in Betreff des Ausbaues dieser Linie erzielt wurde. Der Bahnbau kann bei dem Umstande, dass die Baumittel bereits bewilligt sind, alsbald begonnen werden. Durch eine Bahnlinie von Wangen nach Hergatz wird eine direkte Verbindung der südlichen Distrikte Württembergs mit dem Bodensee geschaffen.

Mecklenburgische Sekundärbahnen.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Auf den 1. März ist eine Generalversammlung berufen, in welcher über den Antrag des Aufrichtsraths, betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen der Güstrow-Plauer Eisenbahn und der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn, sowie betreffend die Erhöhung des Aktienkapitals um 380 000 ℳ durch Ausgabe neuer Aktien von je 1 000 ℳ berathen werden soll.

Wismar-Karower Eisenbahn. Die Gesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Wismar (Hornstorf) über Neukloster, Warin, Bruel, Sternberg und Goldberg nach Karow. Die Höhe des Grundkapitals beträgt 2 770 000 ℳ. Dasselbe besteht aus 1 770 000 ℳ in 1 770 Aktien à 1 000 ℳ, und 1 000 000 ℳ in Prioritätsobligationen.

Ludwigslust-Dömitzer Eisenbahn. Mit den Erdarbeiten dieser Bahn soll demnächst begonnen werden. Man hofft, den Bau so rasch zu fördern, dass die Bahn zum 1. Oktober d. J. dem Betriebe übergeben werden kann.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

In der kürzlich abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung dieser Bahn wurde, nachdem der Vorsitzende des Aufsichtsrathes Vortrag über die festgesetzte Tagesordnung u. s. w. gehalten und die Direktion Bericht über den Stand der Bauarbeiten, nach welchem die Eröffnung der Bahn im Juli d. J. zu erwarten ist, erstattet hatte, die Wahl des Aufsichtsrathes für die nächsten 5 Jahre angenommen. Hierbei wurde Herr Landessyndikus Gerhardt zu Berlin zum Vorsitzenden und Herr Fabrikbesitzer R. Bieger zu Finsterwalde zu dessen Stellvertreter gewählt. Auf die Aktien dieser Bahn ist bis zum 10. März d. J. die 4. Rate mit 20 pCt. einzuzahlen.

Eisenbahn von Meiningen nach Fulda-Hilders-Tann.

Die Regierung zu Meiningen hat der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Hannover die Genehmigung zu Vorarbeiten für eine Bahn von Meiningen nach Fulda-Hilders-Tann ertheilt.

Eisenbahn Dessau-Oranienbaum-Wörlitz.

Der Bau dieser Bahn dürfte nunmehr gesichert erscheinen, nachdem die Anhaltische Regierung sich entschlossen hat, dem Landtage eine Vorlage bezüglich eines Zuschusses von 200 000 ℳ zu machen.

Waldbahn.

In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Sitzung der Stadtverordneten von Wittstock wurde u. a. die Herstellung einer 16 km langen Waldbahn nach dem Müritzsee berathen, vermittelst welcher eine vortheilhaftere Ausnutzung des der Stadt gehörigen, bedeutenden Waldgebietes bezweckt wird.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband sind nach Angabe der „Voss. Ztg.“ nunmehr auch die Verwaltungen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft für ihre auf Deutschem Gebiet gelegenen Strecken beigetreten. Eine Konferenz des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes zur weiteren Ausarbeitung allgemeiner Expeditionsvorschriften soll in den ersten Tagen des März in Wiesbaden stattfinden.

Internationaler Eisenbahnkongress in Mailand.

Die Einladungen zu dem in Mailand im September d. J. stattfindenden internationalen Eisenbahnkongress sind nebst dem vorläufigen Programm an die betheiligten Eisenbahnverwaltungen abgesendet worden. Etwaige Vorschläge und Abänderungsanträge zu dem Programm sind an die ständige internationale Kommission in Brüssel zu richten, welche danach das endgültige Programm feststellen und bekannt geben wird. Auf der Tagesordnung stehen zunächst Geschäftsordnungsfragen und Anträge betreffend die Statuten der internationalen Kommission. Der zweite Haupttheil der Tagesordnung zerfällt in fünf Unterabtheilungen, nämlich 1. Bahnanlagen, 2. Zugförderung und Material, 3. Betriebsleitung, 4. allgemeine Fragen, 5. die Sekundärbahnfrage.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und desgleichen der Lokaleisenbahnen. Die seitens der hierzu berufenen Redaktions-Kommission im Wortlaute festgestellten „Grundzüge“ sind seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins am 10. d. Mts. ausgegeben worden und können gegen Erstattung der Selbstkosten von der letzteren bezogen werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 759 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend die Anbringung von (zur Stütze für das mit der Kuppelung betraute Personal dienenden) Handgriffen an den Wagen ohne Nothketten (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 760 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe der Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und desgleichen der Lokaleisenbahnen (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 761 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Approbirung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Ankauf von Dresden-Elsterwerda.

Nur spärlich sind die Nachrichten, die über diesen für die Sächsischen Eisenbahninteressen so wichtigen Ankauf in die Oeffentlichkeit dringen.*) So entnehmen wir einer Berliner Zeitung, dass der bezügliche Staatsvertrag zwischen Preussen und Sachsen erst am 24. Januar d. J. zum formellen Abschluss gelangt ist, und dass danach die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung noch bis zum 1. April 1888 die ganze Berlin-Dresdener Bahn in der bisherigen Weise zu betreiben und zu verwalten hat. An dem gedachten Tage aber tritt Preussen den in Sachsen gelegenen Theil der Bahn mit Einschluss der Strecke Landesgrenze-Elsterwerda (jedoch mit Ausschluss des Bahnhofs Elsterwerda) an den Sächsischen Staat ab. Der Kaufpreis für diese — ausschliesslich der Dresdener Verbindungsbahn 52,2 km lange — Bahnstrecke ist in der Weise normirt worden, dass Sachsen den für Erwerb der ganzen Bahn zu zahlenden Gesammtkaufpreis nach Verhältniss der auf die an Sachsen abzutretende Strecke seiner Zeit aufgewendeten Baukosten übernimmt. Die Kosten der Betriebsmittel bleiben dabei ausser Ansatz. Nach dem gedachten Vertrag hat Sachsen zu gewähren:

1. die den Aktionären für Erwerb der Bahn gegebenen 3½ pCt. Preussischen Konsols effektiv oder in baarer Vergütung, mit 3½ pCt. Zinsen ab 1. April 1887 und mit 3½ pCt. Zinsen von der Hälfte dieses Zinsbetrages auf ein halbes Jahr,
2. den Betrag der von Preussen bis 1. April 1888 der Gesellschaft gewährten Garantiezuschüsse sammt Zinsen einschliesslich 3½ pCt. Zinsen des sich hieraus ergebenden Betrages vom 1. April 1888 ab,
3. die ab 1. April 1888 fälligen Zinsen und Amortisationen der Anleihe der Gesellschaft, deren Zinsherabsetzung in Aussicht genommen ist.

Dagegen empfängt der Sächsische Staat antheilig die Bestände des Reserve- und des Erneuerungsfonds, der Betriebsmittel und der Vorräthe.

Dem Preussischen Landtag ist die entsprechende Vorlage bereits — in der bekannten neuen Verstaatlichungsvorlage — zugegangen. Der Sächsische (ausserordentliche) Landtag aber, dem der Ankauf zur Zustimmungsertheilung vorgelegt werden soll, wird dem Vernehmen nach am 1. März d. J. zusammentreten.

Die Nachricht von dem erfolgten Vertragsabschluss ist in den weitesten Kreisen der Sächsischen Bevölkerung mit besonderer Genugthuung begrüsst worden, zumal nunmehr das so eng gegliederte Sächsische Eisenbahnnetz endlich die längst gewünschte vollständige Arrondirung findet. Die Vortheile, die der Ankauf in betriebstechnischer Hinsicht mit sich bringen wird, erscheinen auf den ersten Blick als höchst bedeutsame. Man darf gespannt sein, in welcher Weise sich das zu erwartende Königliche Dekret über den Erwerb aussprechen wird.

Verkauf von kombinirten Rundreisebillets im Jahre 1886.

Der Absatz an kombinirten Rundreisebillets hat auch im Vorjahre wieder eine ausserordentliche Zunahme erfahren. Es wurden nämlich an solchen — einschliesslich der für die Schweiz und Belgien ausgefertigten — vom 1. Januar bis ult. Dezember 1886 im Verwaltungsbereich der Sächsischen Staatsbahnen verkauft: 15 723 Stück für 849 944 *M.* (darunter für Strecken des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 15 187 Stück mit 837 119 *M.*, für die Schweiz 528 Stück mit 12 679 *M.* und für Belgien 8 Stück mit 146 *M.*).

Auf die Zeit vom 1. Mai bis ult. Dezember — welche allein einen Vergleich mit dem Vorjahre zulässt, da in diesem der Verkauf erst mit dem 1. Mai begann — entfallen von dem Gesammtverkauf 13 998 Stück mit 752 951 *M.* Einnahme, so dass sich gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres, in welcher 8 790 Stück für 501 664 *M.* abgesetzt wurden, ein Zuwachs von 5 208 Billets (+ 59 pCt.) und von 251 287 *M.* Einnahme (+ 50 pCt.) ergibt.

Von der Ausgabestelle Leipzig wurden im Jahre 1886 ausgefertigt 6 474, davon in der Zeit vom 1. Mai bis ult. Dezember 5 845 Stück, demnach gegen das Vorjahr (mit 3 393 Stück) mehr 2 452 Stück (+ 72 pCt.).

Die Ausgabestelle in Dresden fertigte 9 249 Billets aus, davon 8 153 Stück in der Zeit vom 1. Mai bis ult. Dezember, d. i. gegen das Vorjahr (mit 5 397 Stück) mehr 2 756 Stück (+ 51 pCt.). (Die Abweichungen in den Angaben über das Jahr 1885 von der vorjährigen Notiz in No. 47 d. Ztg. S. 543 beruhen darauf, dass dort die Schweizerischen und Belgischen Rundreisebillets nicht mitgezählt waren.)

Bei weitem der grösste Absatz fand im Monat Juli statt, in welchem von der Ausgabestelle Leipzig 2 110 Stück für 108 190 *M.* und von der in Dresden 2 758 Stück für 151 544 *M.*, d. i. zusammen 4 868 Stück für 259 734 *M.* ausgefertigt wurden.

Der Antheil der Sächsischen Verwaltung an dem Ertrag ist noch nicht festgestellt.

Personalien.

Sicherem Vernehmen nach beabsichtigen der langjährige Leiter des Sächsischen Staats-Eisenbahnwesens, Herr Generaldirektor Wirklicher Geheimer Rath von Tschirschky-Bögendorff und zugleich auch sein ebenfalls langjähriger Stellvertreter, Herr Geheimer Finanzrath Dr. Freiherr von Biedermann, am 1. April d. J. in den Ruhestand zu treten.

Wir behalten uns vor, seiner Zeit näheres über das Leben und Wirken beider Herren zu geben.

*) Der Vertrag ist dem Preussischen Landtag als Anlage zum Gesetzentwurf, betreffend den weitern Erwerb von Privatbahnen, am 7. Februar vorgelegt worden und bringen wir dessen Wortlaut in dieser Nummer zum Abdruck. D. Red.

Die internationale Ausstellung für Eisenbahnen in Paris.

Aus Anlass der Aufstellung des ersten Gebindes des künftigen Ausstellungsgebäudes in Vincennes hat am 6. Februar das Organisationskomitee der fraglichen Ausstellung eine Feierlichkeit veranstaltet, bei welcher der sonst allgegenwärtige Kriegsminister sowie der Marineminister durch abgesandte Offiziere vertreten waren und seitens mehrerer Deputirten und Pariser Stadträthen Festreden gehalten wurden.

Trotz dieser und anderweitiger unablässiger Reklame scheint das thatsächliche Gelingen des Unternehmens nichts weniger als gesichert. Die sechs grossen Französischen Bahngesellschaften haben (wie bereits in No. 9 S. 82 erwähnt) ihre Betheiligung entschieden abgelehnt, und eine Französische Eisenbahnausstellung ohne die grossen Bahngesellschaften kann kaum anders ausfallen, als beispielsweise eine Norddeutsche Ausstellung ohne die Betheiligung Preussens.

Die Gründe der Zurückhaltung der grossen Gesellschaften wurden bereits (siehe Seite 82) wiedergegeben. Es ist dieser Mittheilung aber noch hinzuzufügen, dass die betreffende Erklärung eine vereinbarte Kollektiverklärung der sechs Gesellschaften ist, sie erschien nicht nur im „Temps“, sondern — urbi et orbi! — in allen grösseren Französischen Blättern. Ausser den in der fraglichen, sozusagen amtlichen Erklärung aufgeführten Gründen soll auch noch der zum Theil spekulative Charakter der Unternehmung und die Betheiligung einiger extremen Persönlichkeiten als Abhaltung gewirkt haben.

Die einstimmige Enthaltung der grossen Französischen Gesellschaften konnte natürlich keine aneifernde Wirkung auf die Nachbarstaaten ausüben. So erklärt sich auch die, wie es scheint, äusserst laue Betheiligung der Spanischen, Portugiesischen, Belgischen und Amerikanischen Bahnen. Von den Englischen Gesellschaften soll bisher die London-Southwestern eine bindende Zusage gemacht haben, und für die Italiener bildet ohnedies die im Laufe dieses Jahres gleichzeitig in Mailand veranstaltete spezielle Eisenbahnausstellung eine kaum zu überwindende Ablenkung.

Jeder weitere Kommentar scheint überflüssig!

Niederländische Korrespondenz.

Lokalbahn Enschede-Oldenzaal.

Die Bahn, welche in der Spurweite von 1,495 m gebaut wird, muss binnen zwei Jahren nach definitiver Ertheilung der Konzession für die Betriebseröffnung fertiggestellt sein, widrigenfalls die Konzession erlischt, es sei denn, dass nach Ansicht des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe die Verzögerung ohne Verschulden der Unternehmer durch unüberwindliche Hindernisse herbeigeführt wäre.

Der Tarif für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderung des Tarifs unterliegt der Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe.

Der Königlichen Militärverwaltung bleibt vorbehalten, gegen einen festzustellenden Tarifsatz für den Transport von Truppen und Armeebedürfnissen eigene Transport- und Dampfwagen zu benutzen, insoweit die Einrichtung dieser Wagen den gesetzlichen Bestimmungen entspricht und der gewöhnliche Verkehr dadurch nicht gehindert wird. — Diesen ausschliesslichen Militärzügen werden Militärbegleiter beigegeben.

Die Unternehmer sind verpflichtet, den für die übrigen Niederländischen Bahnen in Bezug auf die Militärtransporte geltenden Bestimmungen und Tarifen beizutreten.

Die Unternehmer haben die Einrichtung einer Telegraphenleitung für Staatstelegraphenbetrieb auf dem zur Bahn gehörigen Grundeigenthum unentgeltlich zuzulassen. Bei etwaigen Störungen im Betriebe des Staatstelegraphen darf die Staats-Telegraphenverwaltung aushilfsweise und soweit der Eisenbahndienst es gestattet, der Apparate und Leitungen der Unternehmer sich bedienen. Die Unternehmer werden die Leitungen der Staatstelegraphen durch ihr Dienstpersonal mit beaufsichtigen und bewachen lassen nach Massgabe der dieserhalb von der Telegraphenverwaltung demselben zu ertheilenden näheren Instruktionen. Bei Zerstörung der Staatstelegraphenleitung werden die Unternehmer der Telegraphenverwaltung behufs Transports der zur Wiederherstellung der Leitung erforderlichen Personen und Materialien eine Lokomotive kostenfrei zur Verfügung stellen.

Gegen eine zu vereinbarende Miethe haben die Unternehmer die für den Dienst der Zollverwaltung erforderlichen Räumlichkeiten herzustellen, zu unterhalten und mit dem nöthigen Inventar zu versehen, sowie dem Bedürfnisse entsprechend zu erleuchten und zu erwärmen. Die Unternehmer haben ausserdem allen Vorschriften sich zu unterwerfen, welche die Regierung in Beziehung auf den Dienst der Zollverwaltung zu treffen für erforderlich erachtet.

Zur Sicherstellung der den Unternehmern nach Massgabe der Konzession obliegenden Verpflichtungen haben dieselben bei der Staatskasse eine Kaution von 15 000 fl. zu leisten. Die Rückgabe dieser Kaution erfolgt nach völliger Vollendung und Ausrüstung der Bahn. Falls die festgesetzte Baufrist von den Unternehmern nicht innegehalten wird oder sie mit der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung in Verzug kommen sollten, erlischt die Konzession. Wird die Konzession für verfallen erklärt, so hat die Regierung das Recht, in den Besitz der Bahn nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör sich zu setzen gegen Bezahlung einer Summe, welche sich höchstens auf 65 pCt. des durch drei Sachverständige abgeschätzten Werthes belaufen darf. Die Regierung hat alsdann die sofortige Verfügung über das Personal und das Material.

Dem Staat steht das Recht der Oberaufsicht über die Bauausführung zu, ohne hierdurch irgend eine Verpflichtung zu übernehmen.

Alle Kosten und Schäden, wozu der Bau, der Betrieb, die Unterhaltung und die Herstellung der Bahn nebst Zubehör Veranlassung geben, fallen den Unternehmern zur Last.

Die Konzession wird für einen Zeitraum von 90 Jahren ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraums gelangt der Staat unmittelbar in den Besitz der Bahn und der Betriebsmittel mit allem Zubehör.

Bei Beendigung der Konzession müssen die Bahn- und Betriebsmittel mit allem Zubehör sich in vollkommenem Unterhaltungszustande befinden. Wenn die Unternehmer während der fünf Jahre, welche dem Ablaufe der Konzession vorhergehen, nicht die zur Genügeleistung dieser Verpflichtung erforderlichen Anordnungen treffen sollten, hat der Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe das Recht, auf die Einnahmen Beschlag zu legen und sie zu benutzen, um die Bahn nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör in guten Stand zu setzen.

Dampftramways.

Die Konzessionäre für den Bau einer Dampftrambahn von Nunspeet über Doornspyk, Elburg und Oldebroek bis Katerveer haben die betreffenden Gemeindebehörden ersucht, im Interesse ihrer Gemeinden das Unternehmen entweder durch Betheiligung an dem Aktienkapital, durch eine Zinsengarantie oder durch eine jährliche Subvention zu unterstützen, während die Gemeindebehörde von Zwolle ersucht wurde, den auf der Trambahn zu befördernden Personen und Güter die freie Ueberfahrt mittelst eines Dampfschiffes über das „Katerveer" zu gewähren.

Die Bau- und Ausrüstungskosten dieser Trambahn werden auf 265 000 fl. veranschlagt. Es wird beabsichtigt, die Trambahn in direkte Verbindung mit der bestehenden Trambahn von Zwolle nach Katerveer zu bringen.

Am 22. Dezember v. J. wurde die Strecke Elst-Reenen der Ost-Dampftrambahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Im Laufe dieses Jahres wird die ganze Linie Zeist-Arnhem vollendet sein, die Hauptlinie wird eine Länge haben von 52 km; die Zweigbahn nach Wyk by Duurstede ist 9 km lang; also die ganze Linie 61 km.

Seitens der Deputirten Staaten von Limburg wurde die Konzession ertheilt für den Bau der Dampftrambahn von Heerle nach Sittard.

Die Finnländischen Eisenbahnen.

I. Rückblick auf ein Vierteljahrhundert ihres Bestehens.

Das Grossfürstenthum Finnland, das z. Zt. sein Eisenbahnnetz am weitesten nach Norden vorgeschoben hat, kann am 17. März d. J. auf ein fünfundzwanzigjähriges Bestehen seiner Schienenwege zurückblicken. Man hätte annehmen mögen, dass bei dem grossen Reichthum Finnlands an Seen und Flüssen — von dem ganzen Flächeninhalt des Landes kommen 12 pCt. auf Binnenseen —, sowie bei der bedeutenden Küstenausdehnung dasselbe auf die kostspieligen Schienenverbindungen verzichten könne. Die meisten Finnländischen Flüsse sind aber wegen der Wasserfälle und Stromschnellen fast nur zum Flössen von Holz verwendbar und ist zudem die Schifffahrt im allgemeinen von Ende Oktober bis Mitte Mai durch den Frost gehemmt.

Zuerst wurde die Verbindung von Helsingfors — der Hauptstadt und bedeutendsten Handelsstadt des Landes — über Kervo, Hyvinge und Riihimäki mit Tavastehus und dadurch mit dem Westtavastländischen Seengebiet ins Auge gefasst. Diese 106,338 km lange Strecke wurde am 17. März 1862 dem Verkehre übergeben; hierzu trat im folgenden Jahre eine 3,368 km lange Zweigbahn von Helsingfors nach dem Hafen Sörnäs. Gegen Ende des Jahrzehnts ging man daran, die Landeshauptstadt Helsingfors mit der Reichshauptstadt St. Petersburg auch zu Lande zu verbinden; als Ausgangspunkt wurde Riihimäki an der schon bestehenden Linie gewählt und am 1. November 1869 war die 58,761 km lange Strecke bis Lahtis fertiggestellt. Gleichzeitig war man mit dem Bau von St. Petersburg aus vorgegangen und am 1. Februar 1870 konnte die Lokomotive bis Viborg am Saimakanal (128 km) verkehren. Der 30. August desselben Jahres brachte die Eröffnung des 182,3 km langen Bindegliedes Viborg-Lahtis.

Von der Strecke St. Petersburg-Riihimäki liegen 31,56 km (von St. Petersburg bis Walkeasaari) nicht auf Finnländischem, sondern auf Russischem Gebiet; zum Bau dieser Bahn gewährte der Kaiser von Russland 1867 aus den Allgemeinen Einkünften des Russischen Reiches eine Beihilfe von 2 500 000 R. bezw. 10 Millionen Francs unter der Bedingung, dass ein Drittel des Reinertrages dieser Linie in den Reichsschatz zu fliessen habe. Diese Anleihe wurde 1882 nach Aufnahme einer mit Kaiserlicher Zustimmung gemachten Anleihe von 10 Millionen Finnländischen Mark — welche durch die Finnländische Bank und das Haus M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. auf den Geldmarkt gebracht wurde — zurückgezahlt, so dass seitdem die gesammte Einnahme dem Staate Finnland zukommt.

Ausser der schon erwähnten Abzweigung nach dem Hafen Sörnäs war 1865 eine Zweigbahn von Tavastehus nach Sairio (1 km) gebaut worden; 1871 wurden 3 Abzweigungen eröffnet, die eine von Uspenskaja aus (3 km), eine zweite von Raivola nach Raivolabruk (2 km) und eine dritte von Lahtis nach dem Hafen Wesijärvi am Päijänesee, hierzu kam 1885 eine 18 km lange Zweigbahn von Simola nach der Feste Willmanstrand am Saimasee. Die Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg Eisenbahn hat demnach z. Zt. 476,127 km Hauptbahnen und 31,022 km Zweigbahnen in Betrieb.

Gleich nach Beendigung dieser Bahn begann eine Aktiengesellschaft mit dem Bau einer Bahn von Hangö aus — einem Hafenplatz am Eingange des Finnischen Meerbusens, der in regelmässiger Dampferverbindung mit Stockholm steht — nach Hyvinge an der Linie Helsingfors-Tavastehus. Diese 148,931 km lange Linie wurde am 8. Oktober 1873 dem Betriebe übergeben, ging indessen bereits Anfang 1875 durch Kauf in den Besitz des Staates über. Neben dieser Hauptbahn bestehen noch zwei Zweigbahnen von zusammen 4,135 km Länge.

Im Jahre 1874 hatte eine andere Privatgesellschaft eine 33 km lange, von der zwischen Helsingfors-Tavastehus liegenden Station Kervo nach Borga führende Bahn eröffnet; dieselbe wird noch jetzt von der Gesellschaft betrieben.

Der nächste Plan der Regierung ging dahin, den bedeutenden Hafenplatz Abo einerseits mit Tammerfors am Näsijärvisee und dadurch mit dem Osttavastländischen Seen-

gebiet, andererseits mit dem bestehenden Netze in Verbindung zu setzen; es wurden daher die Linien Abo-Toijala-Tammerfors und Toijala-Tavastehus (zusammen 207,242 km) gebaut und am 22. Juni 1876 in Betrieb genommen. Da die Häfen von Abo und von Tammerfors nicht unmittelbar mit der Stadt zusammenhängen, so wurden in beiden Städten Hafenbahnen von 3 bezw. 1 km Länge angelegt.

Von Tammerfors führte man die sogenannte Wasabahn über Oestermyra nach Norden weiter bis Nikolaistad; diese ganze 306,239 km lange Strecke wurde am 29. September 1883 dem Betriebe übergeben.

Inzwischen hatte der Reichstag des Jahres 1882 die Mittel zum Bau einer Bahn von Oestermyra über Gamlakarleby nach Uleaborg bewilligt; noch in demselben Jahre nahm man den Bau in Angriff und ungeachtet bedeutender Schwierigkeiten konnte diese 419 km lange Strecke am 29. Oktober 1886 dem Verkehre übergeben werden.

Die Finnländischen Staatsbahnen haben daher zur Zeit — einschliesslich der Zweigbahnen — eine Ausdehnung von 1 596 km; den Betrieb auf sämmtlichen Staatsbahnstrecken führt die „Verwaltung der Finnländischen Staatseisenbahnen in Helsingfors“, während die Oberleitung dem Kaiserlichen Senate von Finnland in Helsingfors — der nächst dem Kaiser die oberste Staatsbehörde bildet — zusteht.

II. Aus dem Verwaltungsbericht über die Finnländischen Eisenbahnen für das Jahr 1885.

Bei der Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg Eisenbahn haben sich die Roheinnahmen — welche 1885 nahe an 6¼ Millionen Finnländische Mark *) betrugen — in den fünfzehn Jahren seit Eröffnung der ganzen Bahn, also seit 1871 um 3 590 000 *M.* oder 135 pCt. vermehrt, während die Verwaltungskosten von ungefähr 1⅘ Millionen 1871 auf nahe an 3⅖ Millionen 1885, also nur um 84 pCt. gestiegen sind; der Ueberschuss hat sich demnach von 804 950,07 *M.* 1871 auf 2 844 116,12 *M.* 1885, oder um 253 pCt. erhöht.

Zu den im Jahre 1885 6 241 178,90 *M.* (gegen 5 807 603,87 *M.* 1884) betragenden Einnahmen hat der Personenverkehr 2 643 265,77 *M.* (gegen 2 530 880,92 *M.* 1884) oder 42,35 pCt. (gegen 43,58 pCt. 1884) beigetragen, der Güterverkehr 3 510 389,03 *M.* (gegen 3 124 971,47 *M.* 1884) oder 56,25 pCt. (gegen 53,81 pCt. 1884), die ausserordentlichen Einnahmen 53 301,08 *M.* oder 0,85 pCt. (gegen 47 727,52 *M.* oder 0,82 pCt. 1884) und verschiedene Einnahmen 25 811,66 *M.* sowie Kursgewinn 8 411,36 *M.*, zusammen 0,55 pCt. (gegen 102 479,01 bezw. 1 544,95 *M.*, zusammen 1,79 pCt. 1884). Es haben daher der Personenverkehr eine Zunahme von 112 384,85 *M.*, der Güterverkehr von 385 417,56 *M.*, die ausserordentlichen Einnahmen von 5 573,56 *M.* und die Gesammteinnahmen — trotz der Verminderung verschiedener Einnahmen um 76 667,35 *M.* — eine Zunahme von 433 575,03 *M.* aufzuweisen.

Die Betriebsausgaben ermässigten sich von 3 478 702,07 *M.* im Jahre 1884 auf 3 397 062,78 *M.* 1885 bezw. um 81 639,29 *M.* Die Kosten der Direktion betrugen 45 750 *M.*, der Büreauabtheilung 371 125,86 *M.* (gegen 360 283,45 *M.* 1884), der Betriebsabtheilung 1 007 107,85 *M.* (gegen 968 860,15 *M.* 1884), der Bahnunterhaltung 1 046 537,82 *M.* (gegen 1 180 436,96 *M.* 1884) und der Maschinenabtheilung 926 541,25 *M.* (gegen 923 371,51 *M.* 1884). Während also die Ausgaben der Büreauabtheilung sich um 10 842,41 *M.*, der Betriebsabtheilung um 38 247,70 *M.* und der Maschinenabtheilung um 3 169,74 *M.* erhöhten, sind diejenigen für Bahnunterhaltung um 133 899,14 *M.* geringer geworden. Zu den Betriebsausgaben treten noch 189 212,52 *M.* für Neubauten (gegen 194 140 *M.* 1884), 20 647,67 *M.* für Materialneubeschaffung (gegen 93 784,91 *M.* 1884) und 322 153,27 *M.* zur Tilgung der Anlehen. Die Gesammtausgaben betrugen daher 1885 3 929 076,24 *M.* (gegen 3 766 626,98 *M.* 1884) und der Ueberschuss 2 312 102,66 *M.* (gegen 2 040 976,89 *M.* 1884).

Während des Jahrzehnts, in welchem die Hangö-Hyvinge Eisenbahn unter Staatsverwaltung steht, waren die Roheinnahmen nur in zwei Jahren (1880 und 1882) höher als 1885, indessen waren die Verwaltungskosten des Jahres 1882 so bedeutend, dass nur im Jahre 1880 der Ausfall niedriger war als im Berichtsjahre. Einen Ueberschuss hat diese Bahn überhaupt noch nicht zu verzeichnen.

Die Einnahmen im Personenverkehr fielen von 104 283,72 *M.* 1884 auf 99 705,38 *M.*, während dieselben im Güterverkehr von 216 944,31 *M.* 1884 auf 245 890,55 *M.* stiegen, sodass der Mindereinnahme von 4 578,34 *M.* eine Mehreinnahme von 28 946,24 *M.* gegenübersteht. Ausserordentliche Einnahmen brachten 12 050,19 Mark, verschiedene Einnahmen 4 764,59 *M.* ein (gegen 9 786,21 bezw. 6 416,87 *M.* 1884); die Mehreinnahme von 2 263,98 *M.* wird daher von der Mindereinnahme von 1 652,28 *M.* nicht erreicht. Die gesammte Roheinnahme belief sich auf 362 410,71 *M.* (gegen 337 431,11 *M.* 1884) d. h. es wurde eine Mehreinnahme von 24 979,60 *M.* gegen das Vorjahr erzielt. Zu der Gesammteinnahme trugen der Personenverkehr 27,51 pCt. (30,91 pCt. 1884), der Güterverkehr 67,85 pCt. (64,29 pCt. 1884), die ausserordentlichen Einnahmen 3,33 pCt. (2,90 pCt. 1884) und verschiedene Einnahmen 1,31 pCt. (1,90 pCt. 1884) bei.

Die Ausgaben betrugen für die Direktion 3 050 *M.*, für die Büreauabtheilung 34 389,22 *M.* (gegen 36 503,81 *M.* 1884), für die Betriebsabtheilung 93 053,31 *M.* (gegen 88 904,71 *M.* 1884), für die Bahnunterhaltung 171 969,56 *M.* (gegen 195 942,09 *M.* 1884), und für die Maschinenabtheilung 87 566,97 *M.* (gegen 90 237,79 *M.* 1884), ausserdem 36,45 *M.* Koursverlust. Die gesammten Betriebsausgaben haben sich demnach von 414 638,40 *M.* 1884 auf 390 065,51 *M.* oder um 24 572,89 *M.* ermässigt; infolge dessen ist auch der Ausfall von 77 207,29 *M.* 1884 auf 27 654,80 *M.* herabgegangen.

Mit Ausnahme des Eröffnungsjahres und des Jahres 1879 haben die Einnahmen der Abo-Tammerfors-Tavastehus Eisenbahn stets mehr als 1 Million Mark betragen; sie bewegten sich zwischen 1 022 000 *M.* (1878) und 1 391 000 *M.* (1882). Die jährlichen Verwaltungskosten dagegen haben nie die Höhe einer Million erreicht, sondern hielten sich innerhalb der Grenzen 613 000 (1879) und 914 000 *M.* (1877). Den geringsten Betriebsgewinn hatte das Jahr 1877 mit 137 000 *M.*, den grössten das Jahr 1883 mit 604 000 *M.*

Zu der Gesammteinnahme von 1 208 134,11 *M.* im Jahre 1885 (gegen 1 167 526,14 *M.* 1884) trugen der Personenverkehr 397 510,81 Mark oder 32,90 pCt. bei (gegen 401 921,74 *M.* oder 34,43 pCt. 1884), der Güterverkehr 797 959,34 *M.* oder 66,05 pCt. (gegen 779 945,84 *M.* oder 64,23 pCt. 1884), die ausserordentlichen Einnahmen 7 875,66 *M.* oder 0,65 pCt. (gegen 8 576,35 *M.* oder 0,73 pCt. 1884) und verschiedene Einnahmen 4 788,30 *M.* oder 0,40 pCt. (gegen 7 082,21 *M.* oder 0,61 pCt. 1884). Während also bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr und den ausserordentlichen Einnahmen ein Rückgang von 4 410,93 *M.* bezw. 700,69 *M.* zu verzeichnen ist, trat bei dem Güterverkehr und den verschiedenen Einnahmen eine Steigerung um 48 031,50 bezw. 2 293,91 *M.* und bei den Gesammteinnahmen eine solche von 40 607,97 *M.* ein.

An Verwaltungsausgaben verursachten die Kosten der Direktion 6 100 *M.*, der Büreauabtheilung 46 402,27 *M.* (gegen 45 629,55 *M.* 1884), der Betriebsabtheilung 202 408,30 *M.* (gegen 197 024,08 *M.* 1884), der Bahnunterhaltung 221 204,06 *M.* (gegen 216 611,20 *M.* 1884) und der Maschinenabtheilung 184 660,69 *M.* (gegen 190 203,17 *M.* 1884). Hierzu kommen 15,40 *M.* Koursverlust, so dass die gesammten Verwaltungskosten sich auf 660 790,72 *M.* beliefen (gegen 655 568 *M.* 1884 oder um 5 222,72 *M.* höher als im Vorjahre). Es verblieb ein Ueberschuss von 547 343,29 *M.* (gegen 511 958,14 *M.* 1884), doch wurden hiervon noch 67 673,67 *M.* (gegen 53 969,34 *M.* 1884) für Neubauten und 67 044,62 *M.* für Materialbeschaffung verwendet.

Trotz der noch kurzen Betriebszeit (seit Oktober 1883) hat die Wasa-Eisenbahn stets Betriebsüberschüsse aufzuweisen gehabt.

Im Berichtsjahre betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 276 981,86 *M.* oder 43,34 pCt. der Gesammteinnahmen (gegen 264 881,86 *M.* bezw. 49,50 pCt. 1884), aus dem Güterverkehr 351 742,14 *M.* oder 55,04 pCt. (gegen 262 751,79 *M.* bezw. 49,10 pCt. 1884), die ausserordentlichen Einnahmen 9 360,96 *M.* oder 1,47 pCt. (gegen 6 338,72 *M.* oder 1,19 pCt. 1884) und verschiedene Einnahmen 965 *M.* oder 0,15 pCt. (gegen 1 114,08 *M.* oder 0,21 pCt. 1884); die gesammten Einnahmen haben sich von 535 086,45 *M.* in 1884 auf 639 049,69 *M.* oder um 103 963,24 *M.* erhöht.

Die Verwaltungsausgaben betrugen für die Direktion 6 100 *M.*, für die Büreauabtheilung 44 791,58 *M.* (gegen 41 534,83 *M.* 1884), für die Betriebsabtheilung 132 827,62 *M.* (gegen 133 653,13 *M.* 1884), für die Bahnunterhaltung 163 228,44 *M.* (gegen 176 905,08 *M.* 1884), für die Maschinenabtheilung 120 598,98 *M.* (gegen 120 205,32 *M.* 1884) und an Koursverlust 25,54 *M.* Die Gesammt-Betriebsausgaben ermässigten sich von 478 398,36 *M.* 1884 auf 467 572,16 *M.*, also um 10 826,20 *M.*; der Betriebsgewinn stieg daher von 56 688,09 *M.* in 1884 auf 171 477,53 *M.* im Berichtsjahre.

Präjudizien.

Der Gerichtsstand des § 32 der Civilprozessordnung ist für das Gericht des Orts, an welchem der schadende und den Gegenstand der Klage bildende Erfolg eingetreten ist, begründet, wenn der Anspruch darauf gestützt wird, dass beim Abladen eines Eisenbahnwagens am Bestimmungsort infolge schlechter Beschaffenheit des Wagens oder fehlerhafter Art der Beladung ein Schaden erwachsen ist. — Entscheidung des Reichsgerichts vom 18. Januar 1887.

Der Fuhrmann P. Sch. ist in dem Bezirk des Landgerichts zu Saarbrücken beim Abladen eines mit Holz befrachteten Eisenbahnwagens der Württembergischen Staatsbahn getödtet worden. Die Wittwe und Erben haben bei dem gedachten Landgericht gegen die Württembergische Staatsbahn Klage auf Schadensersatz erhoben, welche sie darauf gründen,

---

*) Im folgenden sind — auch wo dies nicht angegeben ist — überall „Finnländische“ Mark zu verstehen.

dass die Beklagte haftbar sei, weil der Schaden durch schlechte Beschaffenheit bez. mangelhafte Beladung des der Beklagten zugehörigen Wagens entstanden sei.

Die Beklagte hat als prozesshindernd die Einrede der Unzuständigkeit des Gerichts vorgeschützt, sofern für die Zuständigkeit des § 32 der Civilprozessordnung der Ort, wo die unerlaubte Handlung — die Zulassung der Inbetriebsetzung des fehlerhaften Wagens — begangen wurde, nicht aber der Ort, wo der schadende Erfolg eingetreten ist, massgebend sein werde. Das Landgericht Saarbrücken hat aus diesem Grunde die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht zu Köln abändernd erkannt und die Einrede verworfen. Die Gründe führen aus: Als Ort der begangenen Handlung sei nicht derjenige anzusehen, an welchem die Ursache des Unfalls sachlich ihre Entstehung genommen hat, sondern derjenige, an welchem der rechtserhebliche Thatbestand zur Erscheinung gelangt, beziehungsweise derjenige, an welchem die durch die behauptete Nachlässigkeit der Beklagten bewirkte Rechtsverletzung für die Kläger eingetreten sei. Durch die fortdauernde Wirkung der angeblich in Württemberg stattgehabten Pflichtversäumniss sei der Unfall herbeigeführt worden. Die Sache sei so anzusehen, als ob die Beklagte ihre Thätigkeit in Württemberg begonnen und im Bezirk des Landgerichts Saarbrücken zum Abschluss gebracht habe.

Die eingelegte Revision wurde von dem Reichsgericht zurückgewiesen. Die Gründe führen aus:

Es handelt sich nicht darum, ob die Beklagte für eine Unterlassung zu haften habe, sondern das Quasidelikt soll darin bestehen, dass ein der Beklagten gehöriger Wagen, der schlecht beschaffen, beziehungsweise auf eine mangelhafte Art beladen war, von Stuttgart aus in Bewegung gesetzt, in das Gebiet des Landgerichts Saarbrücken gebracht und daselbst abgeladen worden sei, wobei infolge der schlechten Beschaffenheit des Wagens und der fehlerhaften Art der Beladung desselben P. Sch. getödtet worden sei. Die Annahme des Berufungsgerichts aber, dass dieses der Beklagten vorgeworfene Verhalten so anzusehen sei, als ob sie ihre Thätigkeit in Württemberg begonnen und in dem Saarbrücker Bezirk zum Abschlusse gebracht habe, sei eine thatsächliche Würdigung und ein Rechtsirrthum dabei nicht erkennbar. Die daraus gezogene Folgerung, dass die unerlaubte Handlung auch im Saarbrücker Bezirk begangen worden sei, weil das Verhalten der Beklagten bis zum eingetretenen Erfolge als eine einheitliche unerlaubte Handlung erscheine, beruht ebenfalls nicht auf Gesetzesverletzung.

v. O. **Haftpflicht. Zeitfestsetzung der Forderung auf Aufhebung, Minderung, Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision des Klägers richtet sich dagegen, dass ihm die Rente nicht, wie er beantragt hatte, schon von dem Zeitpunkte ab, mit welchem er nach seiner Behauptung von neuem erwerbsunfähig wurde, sondern erst von Zustellung der jetzigen Klage ab zugebilligt worden ist. Allerdings halten einige Rechtslehrer die Zeit für entscheidend, wo sich die für Zuerkennung oder Aufhebung der Rente ausschlaggebenden Umstände geändert haben. Indessen hat das Reichsgericht für Klagen, mit welchen von Verpflichteten die Aufhebung oder Minderung der Rente begehrt worden, bereits wiederholt entschieden, dass es auf die Zeit der Klagezustellung ankomme. Hierbei war stehen zu bleiben, und zwar auch für den hier in Frage gelangenden, nach dem Gesetze gleich zu behandelnden Fall der Klage des Berechtigten auf Wiedergewährung der Rente. Das Gesetz bezeichnet die Zeit nicht näher, von welcher ab die Aufhebung, Minderung, Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente gefordert werden kann. Als diese Zeit ist aber nur der Tag der Klagezustellung zu betrachten. Bis dahin dauert der Zustand fort, den das frühere Erkenntniss festgestellt hatte. Die Wiederruflichkeit des Zustandes beginnt erst dann, wenn Betheiligte durch § 7, Abs. 2 a. a. O. gegebene Recht ausübt und den Gegner hiervon durch die Zustellung der Klage benachrichtigt. Zu erwägen ist namentlich, dass das Gesetz die Grundsätze von der Rechtskraft des Urtheils durch eine Ausnahmevorschrift beschränkt und deshalb nicht ausdehnend ausgelegt werden darf. Die Bestimmung, dass die Veränderung der massgebenden Verhältnisse an und für sich schon die Rentenpflicht beeinflussen solle, fehlt im Gesetze. Sie folgt noch nicht aus der Norm, dass der Verpflichtete oder Verletzte „jederzeit" die Aufhebung oder Wiedergewährung der Rente „fordern" könne. Vielmehr muss die Rechtskraft des früheren Urtheils mindestens auf die Zeit fortwirken, da dessen Aufhebung noch nicht beantragt ist." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. November 1886; Rep. 228/86; Jurist. Wochenschr. 1887 S. 17 f.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Die im Nachtrag VI zu dem Tarifheft I des Ungarischen Eisenbahnverbandes auf Seite 4 in den Relationen Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof-Bethlen und Budapest Oest.-Ungar. St. E. G.-Bethlen enthaltenen Frachtsätze der Klasse I sind von 339,2 kr. auf 329,2 kr. zu berichtigen.

Budapest, am 11. Februar 1887. (335)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Mit dem 20. d. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach den Stationen der nördlichen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft via Mittelwalde und Halbstadt ein Nachtrag III, enthaltend Frachtsätze für die Grubenstationen Cleophasgrube, Richterschächte der Laurahüttengrube und Maxgrube, in Kraft.

Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 10. Februar 1887. (336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 3. d. Mts. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass der Oesterreichisch-Ungarisch-Russische Verbandtarif vom 1. Januar 1883 nebst Nachträgen und dazu gehörigem Ausnahmetarif für Getreide vom 8. Juli 1886 für beide Verkehrsrichtungen bis auf Weiteres in Kraft bleibt.

Die durch die Nachträge No. XX bezw. I zu den oben bezeichneten Tarifen zum 13. d. Mts. angekündigten Transittarife für die Grenzstationen Granica und Sosnowice gelangen demnach nicht zur Einführung.

Breslau, den 12. Februar 1887. (337)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Februar cr. tritt zum Anhang des **Schlesisch-Polnischen Gütertarifs** (Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc.-Transporte) ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze von den Kohlentarifstationen Cleophasgrube, Richterschächte der Laurahüttengrube und Maxgrube des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Ausdehnung des Tarifs auf die Beförderung von „Steinkohlen-Briquets" sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Druckexemplare sind bei uns unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 11. Februar 1887. (338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Polnischer Verband. Der Nachtrag X zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements und der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, findet vom 1. April 1887 ab auch auf den Deutsch-Polnischen Gütertarif Anwendung.

Ausgenommen bleibt die in dem fraglichen Nachtrage, Punkt B II 1 enthaltene Bestimmung, betreffend Frachtermässigung für die in halben Wagenladungen zur Beförderung gelangenden Güter des Spezialtarifs III, welche für den Deutsch-Polnischen Verband nicht angenommen worden ist.

Demnach werden Güter des Spezialtarifs III bei Aufgabe in Quantitäten unter 10000 kg, jedoch von mindestens 5000 kg pro Wagen, wie bisher, zu den Sätzen der Klasse A 2 befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10000 kg eine billigere Fracht ergibt.

Bromberg, den 9. Februar 1887. (339)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. April d. J. treten an Stelle der im Lokalgütertarif für den diesseitigen Direktionsbezirk vom 1. April 1886 auf Seite 56 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Güter der Spezialtarife I, II, III und für Holz des Spezialtarifs II im Verkehr zwischen den Stationen Adendorf, Echem und Hohnstorf untereinander zum Theil anderweite Frachtsätze in Kraft, die gegen die bisherigen um 1—2 ℳ pro 100 kg höher sind.

Bis zur Herausgabe eines diesbezüglichen Nachtrags ertheilt das diesseitige Tarifbüreau nähere Auskunft.

Altona, den 12. Februar 1887. (340)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 13 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 16. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Die im Norddeutschen Verbands-Güter- und Vieh- etc. Tarife bezw. in den zu diesen Tarifen herausgegebenen Nachträgen bestehenden direkten Sätze für den Verkehr zwischen Station Perleberg der Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn andererseits werden am 1. April d. J. ausser Kraft gesetzt.

Hannover, den 11. Februar 1887. (341)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. April d. J. kommt im Verkehre mit der an der Strecke Stendal-Uelzen zwischen den Stationen Salzwedel und Callehne gelegenen Haltestelle Pretzier die bisherige Beschränkung, wonach Sendungen von Pretzier nur in Frachtüberweisung, solche nach Pretzier nur frankirt und in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung zugelassen werden, in Wegfall.

Magdeburg, den 8. Februar 1887. (342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im diesseitigen **Lokalverkehr** wird fortan für die frachtgutmässige Rückbeförderung leerer gebrauchter Bierfässer in Bier-Spezialwagen eine Transporterleichterung gewährt, über welche die Güterexpeditionen Auskunft geben.

Hannover, den 12 Februar 1887. (343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Sächsischer Verband. Am 1. März 1887 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen andererseits zur Einführung, durch welchen der Tarif vom 1. Mai 1880 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen, insoweit das obige Verkehrsgebiet in Frage kommt, aufgehoben wird.

Abzüge des neuen Frachtermässigungen in sich schliessenden Tarifes sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,55 ℳ käuflich zu erlangen.

Dresden, am 11. Februar 1887. (344)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hannover - Oldenburgischer Verkehr. Zu dem Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ist der vom 1. April 1887 an gültige Nachtrag 10 herausgegeben, welcher anderweite, Erhöhungen in sich schliessende Tarifsätze für verschiedene Strecken und Klassen enthält. Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 8. Februar 1887. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Böhmischer Verband. Am 15. Februar d. J. gelangt zum Theil II Heft 2 des Ostdeutsch-Böhmischen Verbandtarifs der XI. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Kaolin etc. und eine Bestimmung betreffend die Tarifirung leer zurückgehender Bierfässer und wird von den bekannten Dienststellen kostenfrei abgegeben.

Breslau, den 5. Februar 1887. (346)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover - Altona. Zum Gütertarif für diesen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. März bezw. 1. April d. J. an gültige Nachtrag 5 herausgegeben, welcher neben verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen anderweite, Erhöhungen in sich schliessende, am 1. April d. J. in Kraft tretende Frachtsätze für die Stationen Adendorf, Echem, Hohnstorf und Hamburg H. enthält. Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 10. Februar 1887. (347)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für die Zeche Dorstfeld bei Dortmunderfeld in den nachbezeichneten **Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen** vorgesehenen Frachtsätze ab Zeche werden aufgehoben:

1. für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld,
2. für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband, Heft I, II, III, IV, Nachtrag I zu Heft V, Heft VII,
3. für den Verkehr mit dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M.,
4. für den Verkehr mit dem Direktionsbezirk Erfurt und den Thüringischen Privatbahnen und
5. für den Verkehr mit dem Direktionsbezirk Magdeburg,

sämmtlich vom 1. Januar 1887.

Sendungen der Zeche Dorstfeld werden nach den Frachtsätzen der Station Dortmunderfeld abgefertigt. Soweit sich hierbei unter Hinzurechnung der für die Zeche festgesetzten Anschlussfracht eine höhere Gesammtfracht ergibt, kommen die Frachtsätze ab Zeche noch bis zum 1. April zur Anwendung.

Elberfeld, den 10. Februar 1887. (348)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. Februar d. J. tritt der III. Nachtrag zu Heft I B—F der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält anderweitige bezw. neue Frachtsätze für Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Kastel, Mainz, Gustavsburg und Pfungstadt, eine Aenderung der Schnittfrachtsätze der Ausnahmetarife No. 8 und 12 für Darmstadt und Weinheim, neue Schnittfrachtsätze der Ausnahmetarife No. 12 bezw. 17 und 19 für Ludwigshafen, Neustadt a. H., Bingen, Worms, Lenzburg, Bex und Biberist, sowie Berichtigungen des Haupttarifs.

Die neuen Frachtsätze für Mainz sind in einigen Tarifklassen um 2 bezw. 1 Centimen höher als die jetzigen Taxen. Soweit dies der Fall ist, gelten die neuen Sätze erst vom 15. Mai l. J. ab.

Karlsruhe, den 10. Februar 1887. (349)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. April d. J. kommt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Februar 1883 und der Nachträge I bis X ein neuer Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, zur Einführung, in welchen die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Generalkonferenz am 16. Dezember v. J. gefassten Beschlüsse, soweit sie perfekt geworden sind, Aufnahme gefunden haben. Ausser unwesentlichen, für einzelne bisher als sperrig behandelte Güter in Wagenladungen eintretende Erhöhungen werden durch die beschlossenen Aenderungen nur Frachtermässigungen herbeigeführt. — Exemplare des Tarifs zum Preise von 50 ₰ für das Stück können von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 20. d. Mts. ab bezogen werden.

Berlin, den 12. Februar 1887. (350)
Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den Tarifen über den Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen, betreffend die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten mit dem 1 April d. J. hinsichtlich der Erhebung von Konventionalstrafen für von den Versendern bezw. Empfängern nicht rechtzeitig bewirkte Be- oder Entladung der Eisenbahnwagen, sowie hinsichtlich der Art und Weise der Abfertigung von Viehsendungen mittelst Beförderungsscheins oder Frachtbriefs neue bezw. anderweite Bestimmungen in Kraft, über welche auf Erfordern schon jetzt seitens der Verkehrsbüreaux der Königlichen Eisenbahndirektionen, vom 1. April d. J. ab seitens der Stationen Auskunft ertheilt wird.

Berlin, den 12. Februar 1887. (351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizischer u. Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Vom 1. März 1887 angefangen werden die im Tarifhefte 6 des Galizischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. März 1886 auf Seite 28 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes VI a und b (für Steinsalz) im Verkehre von Bochnia und Wieliczka nach der Station Saybusch-Zablocie bei der Station Bochnia um je 0,8 kr., bei der Station Wieliczka um je 0,2 kr. pro 100 kg gekürzt.

Ebenso werden sämmtliche Frachtsätze desselben Ausnahmetarifes nach den Stationen Bielitz-Biala, Dzieditz, Oswiecim, Myslowitz, Szczakowa und Granica, sowie die Frachtsätze des im Tarifhefte 1 des Galizisch - Oesterreichisch - Böhmischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. Mai 1886 auf Seite 74 enthaltenen Frachtsätze

des Ausnahmetarifes XIV (für Steinsalz) im Verkehre nach sämmtlichen dort genannten Nordbahnstationen bei Bochnia um je 0,9 kr., bei Wieliczka um je 0,3 kr. pro 100 kg gekürzt.

Wien, den 8. Februar 1887. (352)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Zu dem seit 1. Januar 1883 gültigen Tarif des Oestr.-Ung.-Russischen Eisenbahnverbandes tritt am 13. Februar l. J. der Nachtrag XX in Kraft, durch welchen für die Richtung aus Oesterreich-Ungarn nach Russland die im IX. Nachtrag enthaltenen direkten Frachtsätze in Frankenwährung gänzlich aufgehoben, sowie die für den Russischen in der Rubelwährung ausgedrückten Schnittfrachtsätze ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserem Tarifbüreau (Andrassystrasse No. 75) erhältlich.

Budapest, 11. Februar 1887. (353)

Die Direktion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 20. Februar 1887 treten zu den, im Verkehre zwischen den Adriatischen Häfen einerseits und den Stationen der K. K. Bosnabahn andererseits für die direkte Beförderung von Frachtgütern aller Art via Uszög-Villány-B. Brod seit 1. Januar 1886 gültigen Ausnahmetarifen die Nachträge No. I in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die Ausnahmetarife No. 3 für Holztransporte, in welche alle jene Holzgattungen eingereiht sind, welche laut Waarenklassifikation des, für die Oesterr.-Ungar. Bahnen (mit Ausnahme der K. K. priv. Südbahn) gültigen Tariftheile I in den Spezialtarif 2 gehören.

Exemplare dieser Nachträge sind im Tarifbüreau der Königl. Ungar. Staatsbahnen erhältlich.

Budapest, am 9. Februar 1887. (354)

Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Seit 1. Februar l. J. sind für die Abonnementskarten junger Leute bis 19 Jahre andere Tarifbestimmungen zur Einführung gekommen.

Amsterdam, 10. Februar 1887. (355)

Die Spezial-Direktion.

4. Generalversammlungen.

Generalversammlung. Nach Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auf

Mittwoch, den 2. März d. Js.
Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hiezu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1886 vom 14. Februar d. Js. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen sowie über den Etat pro 1887 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 1. März d. Js.

angesetzt und zwar:

Vormittags von 8—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—5 Uhr in dem im Stationsgebäude zu Nürnberg befindlichen Büreau.

Hiebei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen, und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben werden wird.

Nürnberg, am 10. Februar 1887. (356)

Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft:
Münch.

5. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung eines Luftheizungsapparates für Personenwagen, System der Schweizerischen Industriegesellschaft, ist zu vergeben.

Angebote bis zum 20. d. Mts. bei dem Unterzeichneten einzusenden.

Giessen, den 13. Februar 1887. (357)

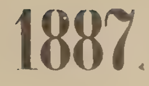
Der Maschinenmeister.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 14.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte ... unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Februar 1887.

Inhalt:

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden.

Nach dem Jahresbericht für das Jahr 1885.

Das Netz der Badischen Eisenbahnen hat gegen das Vorjahr nur eine Erweiterung von 1,80 km durch das Hinzutreten der der Stadtgemeinde Ettlingen gehörenden Seitenbahn Ettlingen Bahnhof - Ettlingen Stadt, welche am 26. August 1885 und zwar nur für den Personenverkehr eröffnet wurde, erfahren. Auf die Gestaltung der finanziellen Ergebnisse des Personenverkehrs ist selbstverständlich diese Eröffnung nur von unerheblichem Einfluss gewesen. Der andauernd günstigen Witterung, der durch verschiedene Festlichkeiten unterstützten Zunahme der Reiselust im allgemeinen und theilweise auch der guten Ernte des Berichtsjahres ist es zuzuschreiben, dass die Ergebnisse des Personenverkehrs, sowohl hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen als auch bezüglich der entsprechenden Einnahme die Ziffern sämmtlicher vorhergehenden Jahre ganz wesentlich überschritten haben.

Was das Ergebniss im allgemeinen betrifft, so hat sich bezüglich der Personenzahl, welche die Bahn benutzte, der Binnenverkehr in erheblicherer Weise als der direkte und Transitverkehr gehoben, dagegen umgekehrt bezüglich der Einnahmen, was dem zwar schon im Juli 1884 eingeführten, doch erst im Jahre 1885 zur vollen Geltung gekommenen Verkehr mit Arbeiter-Wochenbilleten, welcher sich auf Grund ausserordentlich ermässigter Taxen vollzieht, zuzuschreiben ist. Die aus dem direkten und Transitverkehre zu verzeichnende Zunahme der Einnahmen entspricht im ganzen den gegenüberstehenden ebenfalls höheren Verkehrsziffern. Der grösste Theil der sich ergebenden Einnahmesteigerung von rund 210 000 *M.* fällt dem Verkehr mit kombinirbaren Rundreisebilleten zu, welcher sich von 92 499 Streckenkoupons mit 127 082 *M.* Einnahme im Jahre 1884 auf 153 567 Streckenkoupons mit 224 929 *M.* im Jahre 1885 gehoben hat und demnach eine Steigerung des Erträgnisses von 167 847 *M.* aufweist. Hieraus ist zu schliessen, dass die Reisenden sich immer mehr dieser neuen Einrichtung zuwenden und dass auch für die Folge noch eine weitere Zunahme dieses Verkehrs in Aussicht genommen werden kann. Mit geringeren Beträgen sind ferner noch der Verkehr mit dem Mitteldeutschen Verbande, der Oesterreichisch-Bayerisch-Rheinländische und der Deutsch-Italienische Verkehr, sowie derjenige nach der Schweizerischen Centralbahn an der Steigerung des Erträgnisses betheiligt gewesen. Neben der erheblichen Ausdehnung, welche der Verkehr mit kombinirbaren Rundreisebilleten gewonnen, ist eine Zunahme hinsichtlich der Beförderung mit Billeten, welche durch Englische Reiseagenten verkauft wurden, eingetreten. Für diesen Verkehr ist eine Steigerung von 18 492 *M.* gegen das Vorjahr erzielt worden. Von der Gesammtsumme der beförderten Personen von 13 001 095 (gegen 11 526 778 im Vorjahre) entfielen 2 268 133 (gegen 1 201 904) auf die ermässigten Klassen und zeigt diese Beförderung eine Steigerung von 88,71 pCt., während die Beförderung in der I. Klasse eine solche von 5,67 pCt., in der II. Klasse 4,70 pCt., in der III. Klasse 3,81 pCt. und die Gesammtsumme eine solche von 12,79 pCt. nachweist. Die ausserordentliche Zunahme in der Beförderung von Reisenden der ermässigten Klassen ist auf den Verkehr mit Arbeiterwochenbilleten zurückzuführen, es ergaben sich nämlich für diesen Verkehr im Jahre 1884 420 960 Fahrten und im Jahre 1885 1 390 380 oder + 969 420 Fahrten.

Die durch den neuen Tarif für Abonnementskarten gebotenen Vergünstigungen hatten allerdings einen regeren Verkehr zur Folge, doch ist die erzielte Einnahme hinter dem Betrage des Vorjahres etwas zurückgeblieben. Die Ausnutzung der Lokomotiven für den Personenverkehr hat sich gegen das Vorjahr etwas gehoben, ebenso diejenige der Wagen, da im Durchschnitt jeder Wagenachskilometer in 1884 mit 4,16 Personen, in 1885 mit 4,21 Personen besetzt gewesen ist. Die Gesammtsumme der Einnahmen aus dem Personenverkehre betrug 11 443 046 *M.* (gegen 10 979 000 *M.*) oder + 4,32 pCt., hiervon entfallen auf die I. Klasse 886 519 *M.* (gegen 831 042 *M.*) oder + 6,68 pCt., auf die II. Klasse 3 864 299 *M.* (gegen 3 704 400 Mark) oder + 4,32 pCt., auf die III. Klasse 6 283 615 *M.* (gegen 6 109 888 *M.*) oder + 2,84 pCt. und auf die ermässigten Klassen 418 612 *M.* (gegen 333 669 *M.*) oder

+ 25,46 pCt. Das Erträgniss aus der Beförderung zu ermässigten Taxen zeigt eine weit geringere prozentuale Steigerung als sich für die entsprechenden Personenkilometer (+ 48,53 pCt.) ergeben hat; die äusserst niedrig gestellten Taxen der Arbeiterwochenbillete, die den weitaus überwiegenden Antheil der Verkehrszunahme bilden, wirken einer mit der Steigerung der Beförderung gleichen Schritt haltenden Zunahme der Einnahmen entgegen. Während im Vorjahre nur der Binnenverkehr eine Steigerung der Einnahmen aufwies, ergab das Jahr 1885 auch eine solche aus dem direkten Personenverkehre, was hauptsächlich der bereits erwähnten Ausdehnung des Verkehrs mit kombinirbaren Rundreisebillets zugeschrieben wird. Im Binnenverkehre wurden 7 486 416 *M.* (gegen 7 223 869 *M.*) oder + 3,63 pCt. und im direkten Verkehr 3 966 630 *M.* (gegen 3 755 131 *M.*) oder + 5,63 pCt. vereinnahmt. Auf 1 km Betriebslänge entfielen in Summa 8 770 *M.* (gegen 8 411 *M.*) oder + 359 *M.* Hiervon kamen auf den Binnenverkehr 5 733 *M.* (gegen 5 334 *M.*) oder + 199 *M.* und auf den direkten Verkehr 3 037 *M.* (gegen 2 877 *M.*) oder + 160 *M.* Von der gesammten Bruttoeinnahme entfallen auf den Personenverkehr allein 33,18 pCt. (gegen 30,84 pCt.).

Auch die Einnahmen aus dem Gepäck-, Expressgut- und Milchtransport sind entsprechend der Mehrbeförderung gestiegen und zwar wurden erzielt für Gepäck 703 135 *M.* (gegen 673 392 *M.* oder + 4,42 pCt., für Expressgut 190 038 *M.* (gegen 162 471 *M.*) oder + 16,97 pCt. und für Milchtransport 50 130 *M.* (gegen 45 445 *M.*) oder 10,31 pCt.

Für die Beförderung von Leichen wurden 16 173 *M.* (gegen 16 445 *M.*), für Fahrzeuge 5 336 *M.* (gegen 4 842 *M.*) und für Viehtransporte 627 370 *M.* (gegen 619 095 *M.*) vereinnahmt.

Dem Güterverkehre dienten 253 Stationen, von welchen 244 für unbeschränkten Verkehr und 9 für beschränkten Verkehr eingerichtet waren, durchschnittlich entfiel auf je 5,22 km Betriebslänge eine Güterstation. Die Gesammtbeförderung betrug 5 211 773 t (gegen 5 275 282 t) oder — 1,20 pCt., hiervon entfielen auf den Binnenverkehr 1 110 521 t (gegen 1 179 905 t) oder — 5,88 pCt. und auf den direkten und Transitverkehr 4 101 202 t (gegen 4 095 376 t) oder + 0,14 pCt., an Tonnenkilometern wurden zurückgelegt 391 730 916 (gegen 398 980 774) oder — 1,82 pCt. Der bedeutende Rückgang des Binnenverkehrs ist zu einem wesentlichen Theile dem Umstande zuzuschreiben, dass durch die Einführung der direkten Tarife des Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbandes der Güteraustausch zwischen Baden und der Schweiz, welcher vorher vielfach mit Umkartirung abgefertigt werden musste, aus dem Binnenverkehr in den direkten Verkehr mit der Schweiz übergegangen ist. Die Gesammteinnahmen betrugen aus dem Güterverkehre 19 327 164 *M.* (gegen 19 887 446 *M.*) oder — 2,82 pCt. Hiervon entfielen auf den Binnenverkehr 5 217 105 *M.* (gegen 5 885 890 *M.*) oder — 11,36 pCt., auf den direkten und Transitverkehr 13 673 830 *M.* (gegen 13 502 276 *M.*) oder + 1,27 pCt. und auf Nebengebühren 436 229 *M.* (gegen 499 280 *M.*) oder — 12,63 pCt. Hiernach sind im Jahre 1885 rund 560 000 *M.* weniger als im Vorjahre vereinnahmt worden; da nicht erwartet werden konnte, dass sich die erhebliche Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehre, wie sie das Jahr 1884 im Vergleich zum Vorjahre gebracht hatte, im Jahre 1885 vollständig erhalten werde, so wird dies Ergebniss als im allgemeinen nicht ungünstig bezeichnet. Das finanzielle Ergebniss des Güterverkehrs bleibt hinter dem des Jahres 1884 um 2,82 pCt. zurück, der Rückgang der beförderten Tonnenzahl betrug 1,20 pCt. und derjenige der Tonnenkilometer 1,82 pCt. Dass der Rückgang der Einnahmen verhältnissmässig grösser ist, als der Rückgang der Tonnenkilometer, ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass die Massentransporte der am niedrigst tarifirten Artikel verhältnissmässig zugenommen und einen grösseren Theil des Gesammt-Transportquantums ausgemacht haben als im Vorjahre. Mit von Einfluss ist hier indessen die allgemein nach abwärts zielende Tendenz der Transportpreise, die sich theils in fortwährenden Deklassifikationen im Rahmen des einheitlichen Tarifschemas, theils in dem immer neu auftretenden Bedürfniss der Berücksichtigung besonderer Verhältnisse im Entwickelungsgange des allgemeinen Verkehrs durch ermässigte Ausnahmetarife geltend macht. Die Beobachtung der Veränderungen, welche diese stete Verminderung der Transportpreise auf die Betriebsergebnisse ausübt, lässt erkennen, dass hierbei bis jetzt diejenige Grenzlinie im wesentlichen eingehalten worden ist, auf welcher sich das finanzielle Interesse der Eisenbahnunternehmung mit dem Interesse des allgemeinen Verkehrs begegnet.

Die Gesammt-Bruttoeinnahme bezifferte sich auf 34 520 639 *M.* (gegen 35 605 318 *M.*) und betrug daher weniger 1 084 679 *M.* oder 3,05 pCt.; was dagegen die Betriebsausgabe betrifft, so betrug dieselbe 21 692 425 *M.*, in 1884 dagegen 22 258 877 *M.* oder 566 452 *M.* = 2,54 pCt. weniger. Diese Verminderung der Ausgaben ist hauptsächlich dem verminderten Aufwande für Schienen, Kleineisenzeug und Schwellen zuzuschreiben, da diese Positionen im Vorjahre infolge umfassender Unterhaltungsarbeiten für den Oberbau der Bahn aussergewöhnlich stark belastet waren. Die Gesammtausgabe betrug 62,84 pCt. (gegen 62,52 pCt.) der Gesammteinnahme. Von der Ausgabe entfallen auf die allgemeine Verwaltung 7,34 pCt. (gegen 6,95 pCt.), auf die Bahnverwaltung 24,91 pCt. (gegen 28,60 pCt.) und auf die Transportverwaltung 62,75 pCt. (gegen 64,45 pCt.). Nach den 412 208 216 *M.* betragenden Baukapitalien und dem 12 828 214 *M.* betragenden Ueberschusse rentirten die Anlagekapitalien zu 3,11 pCt. (gegen 3,27 pCt.). Die zu Anfang des Jahres 1885 vorhandene Schuld wird durch die Einnahmeüberschüsse der Staatsbahnen einschliesslich des Antheils der Main-Neckarbahn, der Bodensee-Dampfschifffahrt und des Aversalantheils an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung mit 4,07 pCt. (gegen 4,21 pCt.) verzinst, während sich der Bedarf der Schuldenverwaltung auf 4,04 pCt. (gegen 4,07 pCt.) berechnet.

Eichenschwelle und Waldsubstanz.*)

Am 25. Januar 1887 hielt im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten in Wien Herr Oberingenieur Moritz Grell seinen Schlussvortrag über dieses Thema, welches sich auf so reichhaltiges statistisches Material gründete, dass er allgemeinen Beifall fand.

Der Vortragende skizzirt zunächst, wo er beim ersten Vortrage stehen geblieben ist. Die Frage war zu erledigen, ob für den inländischen nachweislichen Bedarf von 2⅓ Millionen Eichenschwellen die Ungarischen Eichenforste alljährlich rund 2 Millionen, die Oesterreichischen rund ½ Million auf die Dauer liefern können?

Die Antwort betreffs der Ungarischen Eichenforsten sei entschieden verneinend ausgefallen mit dem begründeten Nachweise, dass bei Beibehaltung der gegenwärtigen Bedarfsmenge die haubaren Privat-Eichenforste längstens binnen 11—12 Jahren konsumirt sein werden.

Der Vortragende geht sodann zur Untersuchung der Frage in betreff der Oesterreichischen Forsten über und citirt zunächst die wichtigeren Daten aus der amtlichen Forststatistik pro Ende 1880.

Cisleithanien mit dem Areale von 300 190,90 km² = 30 019 090 ha besitzt 9 227 061,20 ha Waldfläche = 30,73 pCt. des Gesammtareals, wovon auf Reichsforsten 10,32 pCt., auf Gemeindeforsten 14,06 pCt. und auf Privatforsten 75,62 pCt. entfallen.

Von dieser Waldfläche kommen auf Laubholz (Hochwald) 14,97 pCt., auf Nadelholz (Hochwald) 71,40 pCt. und auf Mittel- und Niederwald 13,63 pCt., wovon im ganzen 35,26 pCt. im systematischen Betriebe waren. Der jährliche Durchschnittszuwachs pro Hektar beziffert sich mit 3,05 m³, der des Eichenholzes mit 2,4 m³.

Die Oesterreichischen Staatsforsten von 13 671 ha Eichenwald = 1,5 pCt. der Gesammtfläche der Staatsforsten kommen bei der vorliegenden Frage nur wenig in Betracht, da dieselben ganz zerstreut in der diesseitigen Reichshälfte vorkommen.

Ebenso sei auch in den Latifundien unserer Grossgrundbesitzer nicht viel Eichenwald vorhanden, da derselbe auf etwa 5 pCt. des Gesammt-Waldstandes zu schätzen ist.

Nach neuesten Taxationen seien approximativ in Cisleithanien an Eichenwald anzunehmen: 230 000 ha Niederwald und 230 000 ha Mittel- und Hochwald, zusammen ca. 460 000 ha und 43 000 ha über 80 jährige Bestände; und wenn die letztere Ziffer auch um 10 pCt. zu gering taxirt worden wäre, mit 46—47 000 ha haubaren Beständen, welche Ziffer der Vortragende als Grundlage der Rechnung ansetzt. Nachdem aber in Oesterreich noch keine amtlichen Daten über das Ausbringungsprozent an Schwellenholz existiren, so wendet er ein gleiches Verhältniss an, wie solches seit einer Reihe von Jahren bei den Ungarischen Staatsforsten konstatirt worden ist und begründet die Annahme des Ungarischen Schlüssels in überzeugender Weise. Danach kommen 110 Normalschwellen auf den Hektar und die Rechnung stellt sich daher folgendermassen: Von den 47 000 ha haubaren Eichenforsten sind 35 pCt. im systematischen Betriebe anzunehmen = 16 500 ha. Dieselben ergeben in der nächsten 20 jährigen Abtriebsperiode 16 500 × 110 = 1 815 000 Schwellen oder pro anno 90 750 Stück. Die Differenz zu ½ Million mit rund 410 000 Stück müsse daher aus den im empirischen Betriebe stehenden haubaren Beständen gedeckt werden. Da es jedoch möglich sei, durch Heranziehung von einem Theile Bau- und Schnittholz zur Schwellenerzeugung das Ausbringen an Schwellen zu erhöhen, so nimmt der Vortragende, um in seiner Kalkulation nicht für zu pessimistisch gehalten zu werden, als Basis der weiteren Rechnung 150 Normal-

*) Siehe No. 3 des laufenden Jahrg. dieser Zeitung.

schwellen pro Hektar an. Unter dieser günstigen Prämisse würden also sich ergeben: 30 000 ha × 150 = 4 500 000 Stück, und da pro Jahr 410 000 Stück (ohne allen Export) benöthigt werden, so werde in etwa 11 Jahren der gesammte Bestand an haubaren, im empirischen Betriebe stehenden Privat-Eichenforsten ausgerottet sein!

Der Vortragende geht dann zur Frage über, was also geschehen soll, um dieses volkswirthschaftliche Uebel aufzuhalten bezw. abzuwenden, und bespricht dann in eingehender Weise die hier in Rede kommenden eisenbahntechnischen Massnahmen. Er beantragt:

1. Die in den weniger befahrenen Strecken unbrauchbar gewordenen Eichenschwellen seien in der Regel durch imprägnirte Buchen- oder Nadelholzschwellen zu ersetzen.

2. Eichenschwellen auf Hauptlinien sollten nur mehr imprägnirt angewendet werden, um deren Dauer auf die Hälfte zu verlängern.

3. Keine Schiene sollte direkt auf der Schwelle befestigt werden, sondern stets auf einer Unterlagsplatte ruhen.

Dies wären Palliativmittel, um der bevorstehenden Entwaldung unserer Eichenbestände vorzubeugen; allein radikal wäre dem nur zu steuern, wenn auch in Oesterreich-Ungarn

4. der eiserne Oberbau sowohl bei Neubauten als auch wenigstens auf den bestehenden Hauptlinien sobald als möglich eingeführt würde.

Es würde zu weit führen, wenn wir an dieser Stelle die Begründung dieser Anträge auch nur auszugsweise mittheilen wollten.

Da dieselben auch für die Deutschen Bahnen grosses Interesse haben, so verweisen wir auf die uns bei Schluss dieses Artikels soeben zugekommene interessante Broschüre des Herrn Oberingenieurs Moritz Grell: „Eichenschwelle und Waldsubstanz“ oder: „Der bevorstehende Ruin unserer Eichenwälder“, Wien 1887, bei Spielhagen & Schurig, I, Kumpfgasse 7, Preis 1 ℳ, deren Lektüre wir unsern Lesern angelegentlichst empfehlen.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin für das Jahr 1886.

Das Statistische Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin stellt für jeden Monat, jedes Quartal und jedes Jahr in dankenswerther Weise den Empfang und Versand der in Berlin ein- und ausgehenden Kohlenmassen zusammen. Das Jahr 1886 ergab danach folgendes Resultat:

No.	Benennung der Eisenbahnen u. s. w.	Steinkohlen, Kokes und Briquettes						Braunkohlen u. s. w.		
		Englische	Westfälische	Sächsische	Oberschles.	Niederschles.	in Summa	Böhmische	Sächs. und Preuss.	in Summa
		in Tonnen								
	I. Empfang.									
1	Berliner Ringbahn	282	25 042	2 470	145 112	52 631	225 537	16 854	29 178	46 032
2	Königliche Niederschlesisch-Märkische	—	11 280	—	291 222	72 736	375 238	—	7 570	7 570
3	„ Ostbahn	—	2 090	—	20 186	130	22 406	—	5 190	5 190
4	„ Berlin-Görlitzer	—	1 070	190	122 246	6 713	130 219	26 175	164 377	190 552
5	„ „ -Anhalter	—	2 571	7 178	67 371	1 610	78 730	43 368	148 359	191 727
6	„ „ -Blankenheimer	—	80	150	13 560	5 465	19 255	—	12 413	12 413
7	„ „ -Dresdener	—	2 850	470	41 304	444	45 068	121 705	25 625	147 330
8	„ „ -Potsdamer	—	35 928	—	9 670	20	45 618	1 088	748	1 836
9	„ „ -Lehrter	—	3 650	—	14 263	714	18 627	—	130	130
10	„ „ -Hamburger	—	170	—	70 524	29 362	100 056	—	280	280
11	„ „ -Stettiner	2 103	12 097	10	46 833	11 964	73 007	—	3 280	3 280
12	„ „ -Nordbahn	—	1 680	—	66 585	6 006	74 271	—	1 641	1 641
13	Wasserstrassen	131 606	4 436	—	49 657	—	185 699	7 343	11 618	18 961
	Summe des Empfanges	133 991	102 944	16 468	958 533	187 795	1 393 731	216 533	410 409	626 942
	Hiervon ab: die den nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen zugeführten Quantitäten	30	20 712	720	37 524	20 245	79 231	11 219	10 818	22 037
	Bleibt Summe des Empfanges	133 961	82 232	9 748	921 009	167 550	1 314 500	205 314	399 591	604 905
	II. Versand.									
1	Königliche Niederschlesisch-Märkische	70	560	110	236	10	986	2 945	1 160	4 105
2	„ Ostbahn	47	1 330	620	819	89	2 905	2 444	1 260	3 704
3	„ Berlin-Görlitzer	—	30	—	75	—	105	—	20	20
4	„ „ -Anhalter	20	70	—	1 068	—	1 158	—	—	—
5	„ „ -Blankenheimer	—	—	—	13 580	5 465	19 045	549	660	1 209
6	„ „ -Dresdener	—	100	—	383	—	483	—	—	—
7	„ „ -Potsdamer	—	—	190	3 847	30	4 067	17 072	350	17 422
8	„ „ -Lehrter	70	—	940	9 539	150	10 699	17 215	1 527	18 742
9	„ „ -Hamburger	—	—	—	13 650	459	14 109	112	1 610	1 722
10	„ „ -Stettiner	—	7 636	550	939	—	9 125	1 914	2 320	4 234
11	„ „ -Nordbahn	132	560	140	20 415	1 738	22 985	6 527	9 060	15 587
12	Wasserstrassen	17 345	345	—	20 573	—	38 263	460	3 495	3 955
	Summe des Versandes	17 684	10 631	2 550	85 124	7 941	123 930	49 238	21 462	70 700
	Bleiben im Jahre 1886 in Berlin	116 277	71 601	7 198	835 885	159 609	1 190 570	156 076	378 129	534 205
	Im Jahre 1885 blieben in Berlin	109 858	75 039	7 723	798 410	148 361	1 139 391	184 864	329 748	514 612
	Mithin im Jahre 1886 gegen 1885	+ 6 419	— 3 438	— 525	+ 37 475	+ 11 248	+ 51 179	— 28 788	+ 48 381	+ 19 593

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 758 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 779 vom 14. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 832 vom 16. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Revision der technischen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus der Budgetdebatte des Ungarischen Abgeordnetenhauses.

Bei der Bewilligung der für die Ministerien der Kommunikationen und des Handels pro 1887 präliminirten Summen kamen die Verkehrspolitik, das Staatsbahnsystem, die Handelsverträge mit den Nachbarstaaten u. a. zur Besprechung. Wir beschränken uns auf folgende hierüber von den betreffenden Ministern gegebenen Aufklärungen. Kommunikationsminister Baross erklärt, dass er hinsichtlich der Staatsbahnen eine patriotisch-nationale Verkehrspolitik zu befolgen gedenke und in dieser Richtung das von der Regierung inaugurirte Werk fortzusetzen beabsichtige. Hierin sei alles enthalten. Etwas anderes lasse sich wohl von ihm, der dieser Politik bei jeder Gelegenheit das Wort geredet, nicht voraussetzen. Die Regierung beabsichtigt weder eine Veräusserung noch Verpachtung der Staatsbahnen. Redner hatte daher keine Ursache, einer solchen Eventualität gegenüber Stellung zu nehmen. Aus seinen bisherigen Erklärungen sei aber ersichtlich, welchen Standpunkt er individuell in einem solchen Falle einnehmen würde. Er wolle damit nicht sagen, dass jede einzelne Linie unbedingt im Besitze des Staates bleiben müsse; so könne man z. B. der Essegg-Villanyer Linie keineswegs einen so absoluten Werth beimessen, dass man es als ein Unglück ansehen müsste, wenn eine solche Linie vielleicht in der Zukunft besser verwerthet werden kann.

Gegen die Angriffe auf das bei den Ungarischen Staatsbahnen eingeführte System bemerkt der Minister, die in der Administration der Staatsbahnen ins Leben getretene Reform sei viel zu jungen Datums, als dass er aus den unzweifelhaft vorhandenen günstigeren Resultaten weitere Folgerungen ziehen wollte. Er versichert, dass er auch fürderhin in derselben Richtung fortschreiten werde, auf welcher die angedeuteten günstigeren Erfolge erreicht wurden. Zunächst wurde seitens der Opposition behauptet, die Reorganisation habe den Zweck verfolgt, alte bewährte Personen aus dem Staatsbahndienste zu entfernen. Dies müsse er rundweg zurückweisen. Wenn irgend ein Gebiet, so ist es der Staatsbahndienst, welcher militärische Disziplin erheischt. Diese aufrechtzuerhalten ist jedermanns Pflicht. Dieser Dienst wird jedoch sehr erschwert und gelockert, wenn fortwährend persönliche Gesichtspunkte in die Diskussion gezogen werden. Dies erschwert auch den Standpunkt derjenigen, die in erster Reihe berufen sind, die Disziplin im Dienste aufrechtzuhalten. Des Ferneren weist der Minister die Insinuation zurück, als ob bei Feststellung der Betriebsleitungen politische Parteirücksichten entscheidend gewesen wären. Wäre dies der Fall, dann hätte die Regierung die Zahl der Betriebsdirektionen nicht reduzirt, sondern vermehrt. In Wahrheit war die Reform der Betriebsleitungen der Ausfluss einer raisonnablen administrativen Massregel. Wie sehr es der Regierung mit der Sparsamkeit ernst sei, werde aus späteren Daten hervorgehen. Mir — sagt der Minister — schwebt noch das Bild der einstigen Ostbahn vor Augen, obzwar ich der späteren Generation angehöre. Die Zeit ist bereits vorüber, wo märchenhaft grosse Gagen und Abfertigungssummen den Eisenbahndirektionen bezahlt wurden; aber auch die Zeit der Freikarten ist vorüber. Und wenn jemand von ernstem Bestreben beseelt ist, so bin ich es. Aber wenn ich anerkenne, dass die Reorganisation noch viel zu jungen Datums ist, als dass für dieselbe wer immer eine Anerkennung in Anspruch nehmen wollte, so möge man mir andererseits die Wahrheit zugeben, dass die Uebelstände insbesondere bei einer so grossen Institution nicht im Handumdrehen beseitigt werden können. Dazu bedarf es einiger Zeit; diese Zeit bitte ich mir zu gewähren, und insofern es mir gestattet sein sollte, werde ich sie auch nach meinen bescheidenen Kräften verwerthen. Der Minister erörtert hierauf die ziffermässigen Ergebnisse der Jahre 1885 und 1886 und betont, dass schon im Jahre 1885 seinem unmittelbaren Vorgänger die mangelhafte Kontrole bei den Staatsbahnen ins Auge fiel. Das Ministerium erhielt wohl zeitweilig ziemlich komplizirte Ausweise; es musste daher Vorsorge getroffen werden, um die Kontrole bei der Quelle selbst derart sicherzustellen, dass bei den Staatsbahnen eine zweckentsprechende Geldverwaltung, gepaart mit guten Intentionen, eingebürgert werde. Die Reorganisation und die detaillirte finanzielle Kontrole hatten die heilsame Folge, dass eine rationellere Eintheilung und eine Reduktion der Ausgaben möglich wurde. Im vorigen Jahre war das Nettoergebniss um 3 513 372 fl. günstiger als im Jahre 1885. Ein ebenfalls nicht zu unterschätzender Werth der Reorganisation liegt auch darin, dass das Nettoergebniss thatsächlich in die Staatskassen eingeliefert wird. Das abgelaufene Jahr war infolge der zu Anfang desselben eingetretenen Schneestürme, der Cholera und der Quarantänemassnahmen gewiss kein günstiges, trotzdem blieben die Einnahmen dem Präliminare gegenüber nur um 724 702 fl. zurück. Aber selbst dieser Ausfall wird durch den Vorschuss von 912 000 fl. paralysirt, den die Staatsbahnen für den Bau der Gradisca-Sunjaer Bahnlinie ausfolgte, den sie aber erst im Januar laufenden Jahres zurückerhielt, der somit erst in diesem Jahre verrechnet werden kann. Dass bei der Verwaltung das Sparsamkeitsprinzip zur vollen Geltung gelangte, beweist auch die günstige Betriebsquote von nur 57 pCt. Die Sparsamkeit geschehe nicht auf Kosten der nothwendigen Anschaffungen und Bauten, denn eine solche Sparsamkeit könnte er nie billigen. Der Minister sucht sodann nachzuweisen, dass der Voranschlag ein reeller ist. Die Einnahmen wurden noch viel niedriger als im vorigen Jahre präliminirt, obschon das Eisenbahnnetz um 555 km zugenommen hat. Nur der Personentransport wurde um 300 000 fl. höher eingestellt, da die Verfügung getroffen wurde, dass die Personentarife auf Kourierzügen und in einzelnen Klassen rektifizirt werden, woraus eine Mehreinnahme von etwa 700 000 fl. zu erwarten ist. Betreffs der Ausgaben lasse sich noch leichter nachweisen, dass der Voranschlag ein reeller ist; denn eben im Personenetat wurden bedeutende Ersparungen erzielt, und obschon das Bahnnetz zugenommen, wurde der Beamtenstatus nicht erhöht. Die Ausgaben sind bescheidener präliminirt, als für 1886, und der Minister hofft in diesem Rahmen verbleiben zu können, wie wir im 1886er Rahmen verblieben sind, obschon sehr bedeutende, vom strategischen Gesichtspunkte wichtige Bauten durchgeführt wurden. Trotzdem wurden 1886 an 600 000 fl. erspart. Der Erfolg der Verstaatlichung manifestire sich nicht so sehr in finanziellen als in volkswirthschaftlichen Momenten. Heute steht dem Staate bereits ein grosses Netz zur Verfügung, kraft dessen die Regierung eine weitreichende Ermässigung der Lokaltarife erzielte. Der Verkehr über Fiume spricht am besten für die volkswirthschaftliche Aktion. Von 1880—1886 wurden die Tarife von Pest nach Fiume fast um 40 pCt. ermässigt; das Gleiche lässt sich auch von anderen Verkehrspunkten sagen. Der Export der Ungarischen Produkte wurde trotz der hohen Deutschen Zölle eben Dank den ermässigten Tarifen ermöglicht; ebenso erfolgte eine Ermässigung der Tarife im Donauverkehre, oder hätten wir angesichts des Rumänischen Zollkrieges den Siebenbürger Landestheilen in den Serbischen, Bulgarischen und Bosnischen Relationen zu Hilfe kommen können, wenn uns nicht ein so grosses Netz zur Verfügung gestanden hätte? Uebrigens werde er in geeigneter Zeit einen umfassenden Bericht über die Verstaatlichung vorlegen.

Der Ungarische Viehtransport.

Ueber den Stand der diesbezüglichen Verhandlungen äussert sich der Ungarische Handelsminister wie folgt: Die Einfuhr von Borstenvieh könne für die Ungarische Zucht nicht schädlich sein, da eben in jüngster Zeit die Ausfuhr nach Russland bedeutend zugenommen hat, so dass der Ungarische Export trotz der sehr bedeutenden Einfuhr aus Serbien und Rumänien noch immer einen grossen Aufschwung nehmen kann. Wohl verschliesst Deutschland seine Grenze, doch sind andere Richtungen dem Export offen. Der Minister theilt vollkommen die Ansicht, dass man durch die Gestattung der freien Vieheinfuhr eventuell eine grosse Konkurrenz hervorrufe, wie er glaube, werde aber nicht hierin die Lösung bestehen, sondern darin dass nur ein Theil der Thiere Einlass finden werde, da noch immer veterinäre Uebelstände in einem Lande herrschen können, dass noch keine vollkommen konsolidirten veterinär-politischen Institutionen besitzt. Wohl hat auch Rumänien alles zur Regelung seines Veterinärwesens gethan, aber auch wir machten die Erfahrung, dass ein vollständig befriedigender Zustand erst nach einigen Jahren eintrat. Nach der Ansicht des Ministers kann somit nur solches Vieh importirt werden, welches eine Verbreitung der Seuchengefahr im Lande ausschliesst, d. h. wir können Schlachtvieh einlassen in Städte, wo öffentliche Schlachthäuser bestehen. Wenn das aus Rumänien kommende Vieh direkt in jene Stadt gebracht wird, für welche es zum Schlachten bestimmt ist, und dort unter Aufsicht steht, so sind wir gegen die Einschleppung der Seuche geschützt. Das bringt natürlich mit sich, dass die Zahl des importirten Viehes nicht mehr so gross sein kann, dass wir eine Konkurrenz zu befürchten hätten. Ausserdem tritt, wenn wir berücksichtigen, dass infolge der Abnahme der Spiritusfabrikation auch die Mastung abnimmt, noch das Interesse grösserer Städte und konsumirender Gegenden in den Vordergrund, was es wünschenswerth macht, dass zur Aushilfe auch von anderwärts Schlachtvieh importirt werden könne; denn sonst ist — insbesondere seitdem ausser dem Wiener auch der Pressburger Schlachtviehmarkt besteht und seitdem insbesondere die Oesterreichischen westlichen Gegenden ihr Vieh nach der Schweiz exportiren — zu befürchten, dass wir den Stamm unserer Viehzucht zum Nachtheile derselben aufbrauchen.

Das Oesterreichische Lokalbahngesetz; Definition des Begriffs einer Lokalbahn.

Der hierüber dem Abgeordnetenhause vorgelegte Entwurf wurde von dessen Eisenbahnausschuss in Berathung gezogen.

An den § 1 knüpfte sich eine lange Debatte darüber, ob eine Definition des Begriffs „Lokalbahnen“ aufge-

nommen werden solle. Der § 1 lautet nach der Regierungsvorlage:

Die Regierung wird ermächtigt, bei Konzessionirung neuer Lokalbahnen (Sekundärbahnen. Vizinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. No. 1 ee) 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Der Referent Dr. v. Bilinski meinte, er wäre geneigt, eine Definition aufzunehmen, er finde aber keine, welche den nöthigen Anforderungen entspricht. Abg. Steinwender stellt den Antrag, anstatt der in der Klammer befindlichen Worte sei einzuschieben, „auf eigenem Untergrund hergestellte, ausschliesslich oder überwiegend dem Verkehre dienende Bahnen“. Abg. Schwab beantragt demnach, Artikel 1 solle lauten: „Die Regierung wird ermächtigt, bei Konzessionirung von Lokalbahnen, d. i. solchen Bahnen minderer Ordnung, deren charakteristisches Merkmal in der Beschränkung auf das örtliche Verkehrsbedürfniss besteht, nicht nur u. s. w.“ Abg. Dr. Herbst bemerkt, eine Beschränkung durch eine Definition wäre nach den gemachten Erfahrungen nothwendig. Er weist zum Beweis dafür auf die Bahn Klostergrab - Mulde, auf das zweite Gleise der Franz - Josefbahn hin. Noch eine zweite Erfahrung fordere eine Definition heraus, und zwar eine Beschränkung nach unten, dass der Staat nicht frei über den Strassengrund von Kommunen verfüge: Es müsste eine Grenze geben, um das Recht der Kommunen auf mit grossen Kosten hergestellten Strassen zu wahren, und nach einer anderen Richtung hin müsse es den autonomen Körperschaften möglich sein, für die Sicherheit des Verkehrs auf den Strassen, für welche sie verantwortlich sind, die nöthige Sorge tragen zu können. Dr. Herbst stellt einen diesbezüglichen Zusatzantrag zum Artikel 1. Abg. Dr. Weeber erinnert an die in der letzten Sitzung abgegebene Erklärung des Vorsitzenden, dass der vorliegende Gesetzentwurf in zwei Gesetze zu zerfallen habe, indem aus demselben alles, was die Strassen betrifft, ausgeschieden werde und die Debatte nur auf die ersten zehn Artikel des Entwurfes zu beschränken sei. Er werde unter allen Umständen gegen eine dreissigjährige Steuerfreiheit und gegen die Aufnahme der Gewährung der Betriebsübernahme einer Bahn durch den Staat stimmen; wenn diese Punkte ausgeschieden werden, lege er keinen Werth auf die Annahme einer Definition zum Begriffe „Lokalbahnen“, da ihm keine der vorgeschlagenen Definitionen vollständig entspreche. Abg. Dr. Schaup glaubt, dass das Wort „Dampftramway“ in die Klammer bei Artikel 1 aufgenommen werden müsse, wenn dieses Gesetz sich blos auf die ersten zehn Paragraphen beschränken solle. Was die Definition anbelangt, so glaube er, dass den Hauptbedenken dann entsprochen würde, wenn in dem Gesetze zum Ausdruck gelange, dass dasselbe auf solche Bahnen keine Anwendung zu finden habe, welche bestimmt sind, zwei an Eisenbahnen liegende Orte mit einander zu verbinden. Referent Dr. Bilinski spricht sich gegen die vorgeschlagenen Definitionen aus. Dem Antrage Herbst, welcher das ausdrücke, was die Gemeinde Wien wünscht, sei bereits durch den Artikel 15 des Gesetzentwurfes entsprochen. Bei der Abstimmung werden sämmtliche Abänderungsanträge abgelehnt und der Artikel 1 in der Fassung der Regierungsvorlage angenommen. Was den Zusatzantrag Herbst anbelangt, so wird das darin ausgesprochene Prinzip unter Vorbehalt der Formulirung und Einschaltung bei einem bestimmten Artikel des Gesetzentwurfes angenommen.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat dem Markus Stein in Komotau im Verein mit Adolf Löw in Kaaden die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell als Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von der Station Wurzmes der Lokalbahn Potscherad - Wurzmes über Görkau durch den sogenannten Teltscher Grund nach Kallich und längs der Sächsischen Grenze bis Grünthal und dem Ingenieur Karl Hahn in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Jenbach nach Buchau am Achensee auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Eisenbahnvorkonzessionen in Ungarn.

Der Ungarische Kommunikationsminister hat dem Budapester Einwohner Johann Oberrecht die Vorkonzession zum Bau einer von der Station Aszod der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden, über Macsa, Tot-Gyöck und Acsa bis Balassa-Gyarmat führenden Vizinalbahn auf ein Jahr verliehen: ferner dem Grossgrundbesitzer Grafen Koloman Beldi und dem Stuhlrichter Johann Sandor jun. zum Bau einer von der Station Kis-Sarmas der Marosludas - Beszterczer Vizinalbahn ausgehenden, mit Berührung der Gemeinden Gyeke, Szent-Gotthard, Czege, Csaszari, Vasab-Szentivanyi und Oerdöngösfüzes bis zur Station Szamos-Ujvar der Szamosthalbahn sich erstreckenden Linie auf ein Jahr ertheilt.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1886.

Dem hierüber veröffentlichten Ausweise sind folgende Daten zu entnehmen. Vorbehaltlich der nachträglichen Richtigstellungen stellt sich die Gesammteinnahme der im Betriebe der Generaldirektion befindlichen Linien, sowie der im Privatbetriebe stehenden Staatsbahnen auf 45,211 Millionen Gulden. Die durchschnittliche Betriebslänge bezifferte sich mit 5 154 km, das ist um 63 km mehr als im Jahre 1885. Beim Vergleiche mit den Einnahmen des Jahres 1885 zeigt sich im Personenverkehre eine Zunahme um 374 338 fl., beim Gütertransporte um 1 515 505 fl.; die Einnahmen haben sich somit um 1 889 843 fl. erhöht. Werden von dieser Ziffer die Einnahmen für die Lokalbahnen, welche im Jahre 1885 noch nicht im Betriebe gestanden sind, im Betrage von 194 263 fl. abgezogen, so ergibt sich eine Zunahme von 1 695 580 fl. für die gleichen Strecken der Vergleichsperiode des Jahres 1885, so dass für das Jahr 1886 eine Steigerung der Einnahmen um 3,1 pCt. pro Kilometer resultirt. Die Generaldirektion der Staatsbahnen bemerkt zu diesen Ergebnissen: „Da im Exportverkehre hauptsächlich in der Ausfuhr von Cerealien eine nicht unbeträchtliche Abnahme sich fühlbar machte, so kann dieses Ergebniss um so mehr befriedigen, als die Einnahmensteigerung dem erhöhten Lokalverkehre zugeschrieben werden muss.

Diese überaus günstigen Resultate sind um so überraschender, als die diesbezüglichen Erwartungen sehr herabgestimmt und die Befürchtungen laut wurden, dass die finanziellen Ergebnisse sich noch ungünstiger als bisher gestalten werden; ja es wurde von mancher Seite über den Staatsbetrieb der Stab gebrochen und von seiner Beibehaltung eine ununterbrochene Reihe sich stetig vergrössernder Opfer der Staatskasse vorausgesagt. Auch die Tarifermässigungen wurden vielfach als Ursache der Mindererträgnisse beklagt und eine Aenderung des diesbezüglichen Systems verlangt. Nun ist es hoch erfreulich, dass alles dies in sein Gegentheil umgeschlagen hat und dass sogar dem Vernehmen nach die Galizische Transversalbahn, auf deren jahrelanges Betriebsdefizit man sich schon gefasst machte, im Jahre 1886 doch einen kleinen Betriebsüberschuss ergeben hat, eine Leistung, zu welcher der Generaldirektion wirklich zu gratuliren ist.

Ersichtlichmachung des Kaufpreises der Tarife.

Infolge der auf Wunsch mehrerer Parteien seitens der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ergangenen Anregung, haben sämmtliche Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnverwaltungen beschlossen, in Zukunft auf den Tarifen und Tarifnachträgen, deren Verkaufspreis in allen Fällen, hingegen in den Publikationen über die Einführung derselben den Verkaufspreis nur dann anzugeben, wenn zur Zeit der Veröffentlichung des Einführungstermins die Herstellungskosten schon mit der nöthigen Verlässlichkeit beziffert werden können.

Die Uniformität der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnausweise.

Die Anregung, welche der Oesterreichische Handelsminister in seinem Erlasse bezüglich eines einheitlichen Vorgehens in der Aufstellung der periodischen Eisenbahnausweise gegeben hat, wird dem Vernehmen nach vorläufig dahin verwirklicht werden, dass Dekadenausweise mit provisorischen Einnahmeziffern zu veröffentlichen und dieselben quartaliter nach den Ergebnissen der definitiven Rechnungslegung zu rektifiziren sind. Dadurch werden ohne Zweifel die Unzukömmlichkeiten vermieden werden, zu welchen bisher die in vielen Fällen rein willkürlich vorgenommenen Einnahmeaufstellungen geführt haben.

Sachverständige in Bahnprozessen.

Zur Aufnahme des Sachverständigenbefundes in Angelegenheiten, bei welchen es sich darum handelt, ob das Geräusch eines nahenden Eisenbahnzuges von Passanten eines sich der Bahn entlang ziehenden Weges rechtzeitig vernommen werden könne, sind nur solche Sachverständige (daher keine Grundbesitzer) zu wählen, welche bei keiner Bahn bedienstet sind. — Diese vom Oesterreichischen Obersten Gerichtshofe am 1. Februar d. J. gefällte Entscheidung wird damit motivirt, dass a) nur von einer technisch gebildeten, mit dem Eisenbahnverkehre und den für denselben bestimmten Vorschriften vertrauten

Persönlichkeit ein objektives und begründetes Gutachten über den im fraglichen Prozesse entscheidenden Beweissatz geführt werden kann, dass das Nahen eines unerwartet daher kommenden Eisenbahnzuges auf der Strecke, an welcher sich der zur Ersatzklage Anlass gebende Unfall ereignet hat, infolge des durch das Wasserwehr verursachten Geräusches schwer gehört werden kann, daher ist jedenfalls auf die vom Führer des Eisenbahnzuges zu gebenden Signale, zu achten und die Lage und Beschaffenheit der Bahnstrecke, soweit solche auf die Fahrgeschwindigkeit Einfluss haben kann, in Betracht zu ziehen; dass aber andererseits b) im Interesse der möglichst zu wahrenden Unparteilichkeit die Wahl der Sachverständigen auf solche Personen fallen soll, welche bei einer Eisenbahnunternehmung nicht bedienstet sind. — Ohne die dem Obersten Gerichtshofe schuldige Ehrerbietung zu verletzen, dürfte doch in der Ausschliessung von Bahnbediensteten vom Sachverständigenamte eine ungegründete Verdächtigung liegen; es besteht ja nicht einmal eine Kollision zwischen den beiderseitigen Pflichten, und es darf wohl auch von Bahnbediensteten Unparteilichkeit rücksichtlich einer sie doch nicht einmal materiell berührenden Bahnfrage vorausgesetzt werden.

Das Central-Abrechnungsbüreau der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Die Feststellung des Textes der Instruktionen zum Statut und den grundsätzlichen Bestimmungen für die Ausführung des Abrechnungs- und Saldirungsdienstes ist nun erfolgt, es wird daher die Generalkonferenz sämmtlicher betheiligter Verwaltungen in den nächsten Tagen stattfinden. Die beiden Spezialkonferenzen der Eisenbahnen, die betheiligten Verwaltungen an dem Wiener und Budapester Abrechnungsbüreau wählen dann die Verwaltungsausschüsse und die Chefs der beiden Abrechnungsbüreaus (welche wohl die bisherigen bleiben, was im Interesse des reformirten Central-Abrechnungsbüreau gelegen sein muss). Die beiden Büreaus werden unbedingt ab Rechnungsmonat Mai d. J. nach der neuen Art abrechnen. Inzwischen haben aber die meisten Oesterreichischen Bahnen für die Abrechnung ihrer Wechselverkehre neue Vereinbarungen getroffen, die dahin gehen, in solchen Fällen das Central-Abrechnungsbüreau gar nicht mehr zur Vermittelung heranzuziehen; ebenso werden für die sogenannten Anschlussverkehre (Verkehre ohne direkte Sätze, also nach Lokalsätzen) Expose uren errichtet. Es ist also die erste Bresche in das neue Abrechnungsbüreau geschossen, bevor dasselbe noch zur Anwendung gelangt ist. Es ist nicht möglich, sich vor Ablauf einiger Abrechnungsmonate über den Erfolg des neuen Systems auszusprechen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Wie das „Centralblatt für Eisenbahnen" erfährt, wurde der Südbahn als geschäftsführenden Verwaltung dieses Verbandes offiziös mitgetheilt, dass die seitens der Russischen Bahnen per 2. Februar l. J. rücksichtlich des Verkehrs nach Russland gekündigten Russischen Schnittsätze des bestehenden Verbandtarifs bis auf weiteres unter Wahrung der sechswöchentlichen Kündigungsfrist in Kraft bleiben sollen. Infolge dessen wird die auf den 12. Februar 1887 erfolgte und durch Tarifnachträge bereits veröffentlichte Kündigung der Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandtarife für den Verkehr nach Russland gegenstandslos und es bleiben bis auf weitere Bekanntmachung die seitherigen direkten Tarife vollinhaltlich in Wirksamkeit.

Der Eisenbahnverkehr nach Süddeutschland.

Die Wiener Börsenkammer hat jüngst beschlossen, bei dem Handelsministerium gegen den Sommerfahrplan der Oesterreichisch-Deutschen Eisenbahnen Vorstellungen zu erheben, weil derselbe eine für Wien sehr ungünstige Abfahrts- und Ankunftsstunde der Züge nach und von Süddeutschland enthält, wodurch der Postverkehr in einer für den Handel sehr nachtheiligen Weise beeinflusst würde. Auch in Deutschland macht sich die Unzufriedenheit über die Behinderung des Verkehrs geltend. Man schreibt darüber in der „N. Fr. Pr." aus Stuttgart: „Die Absicht der Oesterreichischen Staatsbahnen, mit Beginn des Sommerfahrplanes in Salzburg die dort zur Nachtzeit eintreffenden Schnellzüge Wien-Paris eine mehrstündige Unterbrechung erleiden zu lassen (in der Richtung nach Paris 5 Stunden, in der Richtung nach Wien 3½ Stunden), beunruhigt die Handelskreise Süddeutschlands in hohem Masse. Die Stuttgarter Handels- und Gewerbekammer lässt sich ganz besonders angelegen sein, die Jahrzente bestehende glatte Verbindung zwischen zwei sich ergänzenden Wirthschaftsgebieten aufrecht zu erhalten und richtet in einem Cirkular an die Oesterreichischen Handelskammern die Bitte, sich einer gemeinschaftlichen Aktion gegen die drohende Beeinträchtigung der alten freundschaftlichen Beziehungen mit Süddeutschland anzuschliessen. Man fürchtet hier ganz besonders, dass, abgesehen von der Ablenkung des Passagierverkehrs von der derzeitigen Route, die Verzögerung in Salzburg grosse Nachtheile für den Briefverkehr mit sich bringen wird.

Offizielle Freikarten in Oesterreich.

Wie früher von der Ungarischen wurde nunmehr auch von der Oesterreichischen Direktorenkonferenz beschlossen, die Freikarten, welche die Vertreter des Handelsministeriums bisher von jeder einzelnen Eisenbahnverwaltung bezogen haben, gewissermassen zu unifiziren, derart, dass den Bezugsberechtigten eine einzige zur Fahrt auf allen Oesterreichischen Eisenbahnen gültige Karte ausgefolgt wird. Die Zahl der Freikarten für das Handelsministerium, und zwar für den Handelsminister, das Präsidialbüreau, die Eisenbahnsektion, sowie für die Post- und Telegraphensektion befäuft sich auf 72.

Konvertirung der 5 pCt. Silberprioritäten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dem hierüber publizirten Ausweise sind folgende Daten zu entnehmen: Von den Prioritäten der Hauptbahn waren vor Beginn der Konvertirung unverloost 13 305 300 fl., konvertirt wurden 10 713 600 fl. und verbleiben sohin 2 591 700 fl. Von den Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn (einschl. der im Besitze der Gesellschaft befindlichen) waren vor Beginn der Konvertirung unverloost 23 729 500 fl., konvertirt wurden 22 749 600 Gulden und verbleiben sohin 979 900 fl. Hinsichtlich des bei den Hauptbahnprioritäten ausgewiesenen Restes ist zu bemerken, dass derselbe sich noch um den nicht konvertirten Theil der am 1. Februar d. J. ausgeloosten 123 600 fl. vermindert; derselbe konnte bis jetzt noch nicht ziffermässig festgestellt werden, da hierzu eine genaue Revision aller Nummern nöthig ist. Im ganzen sind nach obigem 80½ pCt. der Hauptbahn und 95,9 pCt. der Mährisch-Schlesischen Nordbahnprioritäten, bezw. 90,4 pCt. aller Silberprioritäten, konvertirt worden, ein Ergebniss wie es nicht günstiger erwartet werden konnte. Die neuen 4 pCt. Silberprioritäten wurden an der Berliner Börse schon mit dem Kurse von 78¼ gehandelt, was beiläufig einer Notiz von 99.50 in Oesterreichischer Notenwährung entspricht, während dieselben in Wien am 12. d. Mts. mit 99.30 Geld und 99.80 Waare notirten.

Salzburger Gaisbergbahn.

Dieses Unternehmen ist bereits soweit vorgeschritten, dass Materialzüge über die Zistelalpe hinaus bis nahe an die eigentliche Gipfelkuppe verkehren. Die Steigungen betragen an mehreren Stellen 25 Grad, also das Höchste, was bis jetzt auf Zahnradbahnen gewagt wurde; dabei sind die Bremsvorrichtungen so zuverlässig, dass die Maschine an den steilsten Stellen in einem Momente zum Stehen gebracht werden kann, was wiederholt erprobt wurde. Wenn nicht das Frühjahr beträchtliche Senkungen des Dammes und dadurch grosse Rekonstruktionen mit sich bringt, so wird die Eröffnung im Mai stattfinden können.

Allgemeiner Frachtentarif.

Gegenwärtig erscheint im Verlage des „Allgemeinen Tarifanzeiger" (Wien I. Wipplingerstrasse 18) ein von der Redaktion desselben nach den neuesten Daten zusammengestellter Frachtentarif für den direktesten Güterverkehr zwischen Wien und sämmtlichen Eisenbahnstationen Oesterreich-Ungarns, sowie des Deutschen Reichs. Derselbe enthält in übersichtlicher tabellarischer Form alphabetisch gereiht, die betreffenden Eisenbahnstationen mit Angabe ihrer Entfernung, der Lieferfristen und Frachtsätze für Eilgut, Stückgut und Wagenladungsgüter pro 100 kg. Das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" empfiehlt diesen allgemeinen Frachtentarif mit Rücksicht auf seine Handlichkeit und Verlässlichkeit auf's wärmste.

Ueber Wasserstrassen.

Im Oesterreichischen Eisenbahnklub wurde über dieses Thema von Louis Zels ein Vortrag gehalten, in welchem er vor allem auf die Thatsache hinwies, dass der Landweg kombinirt aus dem Schienenwege die theuersten, dagegen die Fluss- und Kanalschifffahrt in Verbindung mit dem Seewege die billigsten Frachtsätze ergibt. Hierauf besprach er die Kommunikationsverhältnisse der durch ihre Seebegrenzung sehr begünstigten Länder Europas, wie England, Frankreich, Niederland, Belgien und Italien; Deutschland sei minder günstig, Oesterreich-Ungarn aber am ungünstigsten gelegen. Die Adria sei unser ganzes Seegebiet. Die Seeschifffahrt strengt sich an, ihre Sätze auf das niedrigste Niveau zu stellen und immer tiefer in die Binnenländer einzudringen. Was nun den Eisenbahnverkehr betrifft, so sei derselbe am dichtesten, wo er eine Seeschifffahrtslinie am meisten berührt; diesbezüglich sei Oesterreich-Ungarn in der äusserst ungünstigsten geographischen Lage; es bildet eine von mächtigen Gebirgswellen umgebene Mulde, welche nur gegen Süden einer Küste zuneigt. Die Eisenbahnen arbeiteten überdies unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen, sie ex- und importirten wenige

Industrieartikel, da deren Konsum grösstentheils durch die heimische Produktion gedeckt sei; die Massenprodukte des Reiches würden durch die Schutzzollpolitik der Nachbarstaaten von deren Grenzen abgehalten. Die ausländischen Bahnen gewähren für den Durchzugsverkehr nicht die nothwendig billigen Tarife und daraus erklärt sich, dass der Export nach den Nord- und Westseehäfen theuer, der nach Triest am theuersten sei. Da unsere Bahnen im internen Verkehre grössere Spesen hätten als die ausländischen und Mangels eines Exportes weniger verdienten als diese, so resultirte daraus für die Oesterreichischen Bahnen weiters die ungünstige Lage gegenüber dem Auslande. — Das einzige Mittel, diesem konstanten Uebel abzuhelfen, liege in der Annäherung der Eisenbahnen an die Wasserstrassen und die Kombinirung des beiderseitigen Verkehres durch einander fördernde Mittel; die Schienenwege dürfen in den Wasserwegen nicht den unbequemen Nebenbuhler, sondern vielmehr den erwünschten Bundesgenossen sehen, durch dessen Hilfe das Verkehrsbedürfniss allein auf die zweckmässigste und billigste Weise erfüllt werden könne. Doch sei schliesslich dazu die gesetzliche Regelung der Binnen- und Seeschifffahrt unerlässlich; denn da sei fast jeder Zweig ohne Reglement und Kontrole, so dass dieser Verkehr grossentheils noch als ein wilder bezeichnet werden muss; während an den Bahnen zu viel reglementirt werde, geschieht bezüglich der Wasserstrassen gar nichts.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Nach der Abspannung der letzten Wochen ist ein schwacher Schimmer von Hoffnung für die Aufrechthaltung des bedrohten Friedens eingetreten, trotzdem die Pessimisten auf manches entgegengesetzt auszulegende „Zeichen der Zeit“ hinweisen. Als solche gelten neben den fortgesetzten Rüstungen aller Staaten ein Artikel der „Kreuzzeitung“ und die Rücksendung vieler Oesterreichisch-Ungarischen Werthe aus Frankreich. Das Publikum kaufte zwar in der ersten Hälfte der Woche, hielt sich aber in der zweiten von der Börse fern. Die Bahneffekten haben eine unentschiedene Haltung; es stiegen Nordbahn (2320) wegen der gelungenen Konvertirung und Carl-Ludwig (197) infolge besserer Einnahmen; es fielen Lemberg-Czernowitz (211) wegen der Französischen Rimessen; Staatsbahn (237,25), Süd (89,50) und die beiden Nordwest (à 160 bezw. 150,75) ohne jeden bekannten Grund.

Personal der Englischen Eisenbahnen.

Gemäss der Anordnung des Unterhauses hat das Handelsamt statistische Nachrichten gesammelt über die Anzahl der auf den einzelnen Bahnen von Grossbritannien und Irland am 31. März d. J. beschäftigt gewesenen Beamten aller Gattungen.

Danach befanden sich damals bei den gesammten Bahnen folgende Beamte:

Secretary's Departement (Geld- und Kassenverwaltung.)		
Sekretäre	94	
Assistenten derselben	21	
Kassirer	55	
Gehilfen (Clerks)	954	
Andere Personen	227	
		1 351
Accountant's Departement (Abrechnungsabtheilung)		
Vorsteher (Accountants)	68	
Assistenten derselben	24	
Gehilfen	2 590	
Boten u. s. w.	166	
		2 848
Juristisches und Parlamentsabtheilung		222
General-Manager's Departement (Direktionsabtheilung)		
General-Manager (Betriebsdirektoren)	60	
Assistenten derselben	16	
Gehilfen	608	
Andere Personen	97	
		781
Superintendents-Departement (Oberinspektoren)		
Superintendenten	36	
Assistenten derselben	16	
Abtheilungssuperintendenten	91	
Stationsvorsteher	6 165	
Gehilfen	10 013	
Inspektoren	1 389	
Wächter, Wärter	5 902	
Signal- und Weichenwärter	19 012	
Billeteinsammler	2 060	
Weichensteller, Portiers und Boten	22 886	
Andere Personen	6 607	
		74 177
Goods-Manager Departement (Güterverwaltung)		
Ober-Güterverwalter	29	
Assistenten derselben	13	
Distrikt-Güterverwalter	71	
Agenten	862	
Gehilfen	16 196	
Inspektoren	963	
Wärter und Bremser	7 410	
Weichensteller	3 943	
Portiers und Boten	21 241	
Andere Personen	18 985	
		69 713
Summa Verkehrs-Departement		144 671
Lokomotiv-Departement		
Lokomotivingenieure	55	
Distriktingenieure	70	
Gehilfen (Clerks)	2 013	
Zeichner	248	
Vormänner	1 729	
Mechaniker und Kunsthandwerker	45 401	
Führer	12 874	
Feuerleute	12 795	
Arbeiter u. s. w.	43 141	
		118 326
Ingenieur-Departement		
Ingenieure	68	
Distriktingenieure	133	
Zeichner	585	
Gehilfen (Clerks)	782	
Inspektoren	1 163	
Vormänner	1 177	
Landmess-Beamte (Gaugers)	6 843	
Künstler und Handwerker	10 539	
Schienenleger (plate-layers)	29 820	
Arbeiter u. s. w.	26 340	
Thürhüter	1 605	
Andere Personen	1 551	
		80 609
Materialienverwalter-Departement		
Materialienverwalter	53	
Assistenten derselben	52	
Gehilfen (Clerks)	514	
Arbeiter u. s. w.	953 924	
		2 820
Polizei		
Superintendenten	14	
Inspektoren	105	
Sergeanten	96	
Geheime und andere Polizisten	1 566	
		1 781
Beschäftigt bei		
dem Telegraphendienst	3 754	
Dampfschiffen, Docks etc.	6 041	
Kanälen	1 963	
Hotels und Erfrischungszimmern	2 518	
Diverse	889	
		15 165
Gesammtzahl		367 793

Es ist schwierig, zu erkennen, welche Zweige zu den einzelnen Departements gehören und welche Funktionen die einzelnen Ober- und Unterbeamtenklassen haben. Die angegebenen Bezeichnungen geben hierüber nur theilweise Aufschluss

Genau ersichtlich ist nur, dass das „Secretary's Departement“ zugleich die Geld- und Kassenverwaltung bedeutet.

Das Abrechnungsdepartement ist auffallend gering besetzt; denn die vorstehenden Angaben beziehen sich auf 92 verschiedene Gesellschaften mit einer Gesammtlänge von etwas unter 19 000 Miles (= 30 590 km), deren Verkehr ein enormer ist und deren Gesammteinnahmen im letzten Jahre 340 000 000 £ (= 6 800 000 000 ℳ) betragen hat. Da die Entfernungen meistens nur verhältnissmässig kurze sind, so ist die Zahl der Abfertigungen für eine gegebene Zahl der Einnahmen eine verhältnissmässig grosse; aber unzweifelhaft entlastet das Clearinghouse die Gesellschaften von einer ganz bedeutenden Menge von Rechnungsarbeiten; es ist aber auch möglich, dass ein ansehnlicher Theil solcher von den Verkehrsdepartements, zumal die Superintendenten und Güterverwalter zusammengenommen nicht weniger als 26 209 Büreaubeamte (Clerks) beschäftigen.

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Ein erwachsener Schaden liegt noch nicht darin, dass bei den Unterhaltungsberechtigten die Unterhaltsbedürftigkeit bald bevorstehe, noch darin, dass die vor dem Unfalle des verunglückten Kindes auf dasselbe verwendeten Erziehungskosten nunmehr als verloren zu erachten seien.** Thatbestand: Am 3. Mai 1878 stürzte der zwanzigjährige Sohn der Kläger, als er Abends über die damals im Bau begriffene Eisenbahnbrücke bei Diedenhofen ging, da ein Balken unter ihm brach, 4 m tief auf die Ufer des Eisenbahnkanals hinab und erlitt dabei derartige innere Verletzungen, dass er am nächsten Tage starb. Die Kläger machten den Beklagten, welcher den in Frage stehenden Brückenbau übernommen hatte, für den Unfall verantwortlich, weil es seine Sache gewesen sei, in Bezug auf die zu begehende Strecke für gutes Material zu sorgen und in dem Umstande, dass zu dem Brückenbau ein angefaulter Balken benutzt worden sei, ein Verschulden desselben liege. In der Klageschrift vom 1. Oktober 1884 verlangten die Kläger demgemäss eine Entschädigung von 5 028 ℳ nebst Zinsen vom Tage der Klage ab, indem sie geltend machten, der Verunglückte, der älteste ihrer sechs Kinder, habe als Maurer täglich 4 Francs verdient und sie damit unterstützt. Beklagter bestritt, dass ihm ein Verschulden zur Last liege, indem er geltend machte, die in Frage stehende Brücke sei dem Verkehr nicht übergeben gewesen und habe sich ganz nahe bei derselben eine ganz gut beschaffene Nothbrücke befunden. — Durch Urtheil des Landgerichts Metz vom 6. Oktober 1884 wurde, nachdem eine Beweisaufnahme stattgefunden hatte, der Beklagte verurtheilt: 1. an Kläger die Summe von 28 ℳ nebst Zinsen vom 10. November 1884 zu zahlen; 2. den Klägern, wenn dieselben alimentationsbedürftig und von ihren übrigen Kindern nicht genügend unterstützt werden sollten, in ihrer Höhe erst nach diesem Zeitpunkt richterlich festzustellende Alimente zu reichen und 3. zur Sicherung dieses Anspruchs schon jetzt 2 000 ℳ baar oder in Deutschen Staatspapieren zu hinterlegen oder statt dessen eine gesicherte Hypothek zu demselben Betrage auf seinen Grundstücken zu bestellen. Gegen dieses Urtheil legte Beklagter Berufung ein und beantragte Aufhebung des angefochtenen Urtheils und Abweisung der Klage, indem er geltend machte, es treffe ihn eine Verantwortung für den Unfall nicht; auch habe der erste Richter der Entschädigungsklage in unzulässiger Weise eine zudem unbegründete Feststellungsklage unterschoben und mehr, als begehrt worden sei, gewährt, sowie ein bedingtes Endurtheil erlassen, welches das Gesetz in dieser Form nicht kenne. Die Kläger beantragten Verwerfung der Hauptberufung und durch Anschlussberufung Verurtheilung des Beklagten zur Zahlung einer Entschädigung von 3 528 ℳ, hilfsweise aber Feststellung der Unterhaltungspflicht des Beklagten und Verurtheilung zur Sicherstellung ihres Anspruchs durch Hinterlegung von 2 000 ℳ. — Durch Urtheil des Ober-Landesgerichts Kolmar vom 17. Februar 1886 wurde unter Verwerfung der Hauptberufung und theilweiser Annahme der Anschlussberufung sowie theilweiser Aufhebung des angefochtenen Urtheils der Beklagte verurtheilt, an Kläger noch eine weitere Entschädigung von 2 000 ℳ nebst Zinsen vom 10. Oktober 1884 zu bezahlen. Die Mehrforderung der Kläger wurde abgewiesen. Diese Entscheidung war im wesentlichen auf folgende Gründe gestützt: Der erste Richter habe das Ergebniss der Beweisaufnahme richtig gewürdigt, indem er den Beklagten für die Folgen des in Frage stehenden Unfalls für verantwortlich erklärt habe; denn es sei derselbe, da er den Uebergang über die noch nicht fertig gestellte Brücke gestattet habe, auch verpflichtet gewesen, die zum Uebergang dienenden Balken in tragfähigem Zustande zu erhalten, was er nicht gethan habe. Dagegen könne der Ansicht des ersten Richters, dass zur Zeit ein in seinem Umfange berechenbarer Schaden noch nicht eingetreten sei, vielmehr erst dann eintreten werde, wenn Kläger alimentationsbedürftig würden und von ihren übrigen Kindern nicht die genügende Unterstützung erhielten, nicht beigetreten werden. Für die Frage, ob und welcher Schaden den Klägern durch den Tod ihres Sohnes erwachsen sei, komme nicht lediglich deren Alimentationsbedürftigkeit in Betracht: dieselben hätten vielmehr nach den Grundsätzen des Art. 1382 code civil Anspruch auf Entschädigung für jeden Vermögensverlust, der als nothwendige Folge des Verschuldens des Klägers bereits eingetreten sei und voraussichtlich eintreten werde. Ein positiver Schaden sei denselben schon dadurch erstanden, dass die Erziehungskosten, welche sie bis zu dem im zwanzigsten Lebensjahre ihres Sohnes erfolgten Tode desselben auf ihn verwandt hätten, verloren gegangen seien. Ausserdem gehe aus den Aussagen der vernommenen Zeugen hervor, dass sich die Kläger heute schon in bedrängter Vermögenslage befänden und dass sie von ihrem verunglückten Sohne, der täglich 3 ℳ bis 3 ℳ 40 ₰ verdient habe, unterstützt worden seien. Endlich liege es auf der Hand, dass dieselben in ihrem verunglückten Sohne als dem ältesten und daher leistungsfähigsten ihrer Kinder diejenige Stütze verloren hätten, auf welche sie für den Fall eines Alimentationsbedürfnisses, das bei ihrem Alter sehr bald eintreten könne, in erster Linie hätten rechnen können. Auf Grundlage dieser Thatsachen sei der den Klägern heute schon durch den Tod ihres Sohnes direkt erwachsene Schaden zu berechnen und nach billigem Ermessen auf den Betrag von 2 000 ℳ festzusetzen. Bei dieser Sachlage sei es aber nicht geboten, auf die vom Beklagten in Beziehung auf die Entscheidung des ersten Richters sonst noch gemachten Einwendungen näher einzugehen. — Auf die Revision des Beklagten ist das Urtheil des Ober-Landesgerichts, insoweit als es einen Schadenersatz von 2 000 ℳ zuerkannt hat, aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen, im übrigen die Revision zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen: „Soweit es sich um die Feststellung des dem Beklagten zur Last gelegten Verschuldens (Art. 1383 c. c.) und der Entschädigungspflicht desselben im allgemeinen handelt, ist ein Angriff des Revisionsklägers nicht erhoben worden; auch ist in dieser Richtung nicht ersichtlich, dass die angefochtene Entscheidung auf einer Gesetzesverletzung beruhe. Dagegen erscheinen die in Beziehung auf die Festsetzung des den Klägern zu zahlenden Betrages erhobenen Beschwerden zum Theil begründet. Das Berufungsgericht war zwar, da die Klage nicht auf die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes, sondern auf die Vorschriften des Art. 1382 ff. code civil gestützt worden ist, durch nichts gehindert, als Schadenersatz nicht eine Rente, sondern einen von dem Beklagten zu zahlenden Kapitalbetrag zu gewähren. Auch hatte das Gericht nach § 260 der Civ.-Pr.-Ordn. über die Höhe des Schadens unter Würdigung aller Umstände nach freier Ueberzeugung zu entscheiden. Aber durch letztere Vorschrift wird die Nachprüfung der rechtlichen Beurtheilung der Sache durch das Revisionsgericht nicht ausgeschlossen und diese Prüfung ergibt, dass die Entscheidung des Berufungsgerichts zum Theil auf rechtsirrthümlicher Auffassung beruht. Es erregt schon Bedenken, dass das Ober-Landesgericht nicht blos auf die Thatsache, dass sich die Kläger heute schon in bedrängter Vermögenslage befinden und von ihrem verstorbenen Sohne thatsächlich unterstützt worden sind, sondern auch darauf Rücksicht genommen hat, dass der Fall des Alimentationsbedürfnisses bei ihnen bald eintreten könne. Wäre die Entschädigungssumme wegen dieser Möglichkeit ebenso bemessen worden, als ob das Bedürfniss nach einer Unterhaltungsgewährung bereits vorliege, so würde die Entscheidung schon aus diesem Grunde aufgehoben werden müssen. Offenbar rechtsirrthümlich ist aber die Auffassung, den Klägern sei ein positiver Schaden dadurch entstanden, dass die Erziehungskosten, welche sie auf ihren Sohn verwendet hätten, verloren gegangen seien. Diese Ausgaben waren gemacht, als der Sohn der Kläger starb und soweit deren Vermögen durch diese Ausgaben vermindert worden ist, war diese Verminderung nicht Folge des in Frage stehenden Unfalls und des dadurch verursachten Todes des Sohnes der Kläger. Es durfte deshalb aus der Thatsache, dass die Erziehung des Sohnes Ausgaben verursacht hat, nicht gefolgert werden, durch dessen Tod sei den Klägern ein vermögensrechtlicher Nachtheil erwachsen. Vielmehr konnte es sich nur um die Frage handeln, ob und in welchem Masse die Kläger, wenn der Sohn am Leben geblieben wäre, finanzielle Zuwendungen von demselben erhalten haben würden. Da anzunehmen ist, dass die rechtsirrthümliche Auffassung des Berufungsgerichts auf die angefochtene Entscheidung nicht ohne Einfluss war, musste der Revision Folge gegeben und diese Entscheidung insoweit aufgehoben werden, als es sich um die Höhe der Entschädigung — ausser den 28 ℳ für Medikamente — handelt.“ (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. November 1886, Rep. 185/86; Duy u. Sauter, Jur. Zeitschr. Bd. XII S. 7 ff.)

Litteratur.

Hürlimann, die Eidgenössische Eisenbahngesetzgebung mit Angabe der Quellen für die Kenntniss der darauf bezüglichen Praxis der Bundesbehörden. Zürich. Verlag von Orell Füssli & Co. 1887. Preis 8 ℳ

Die Schweizerischen Rechts-Einheitsbestrebungen auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts haben zu einer sehr vielseitigen, eingehenden Eisenbahngesetzgebung in diesem Lande geführt.

Eine Zusammenstellung und Interpretation der wichtigsten das Schweizerische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze und der daran anschliessenden amtlichen Erlasse, an welcher es, soviel uns bekannt, bis jetzt gefehlt hat, ist daher ein ebenso nützliches als dankenswerthes Unternehmen. Der Verfasser, ein trefflich geschulter Jurist, welcher als Sekretär der Schweizerischen Nordostbahn mitten in der Eisenbahnpraxis steht, hat diese Aufgabe in seinem vorstehend aufgeführten Werk in möglichst knapper Form trefflich gelöst. Sehr bescheiden will er seiner Arbeit die Bezeichnung eines Kommentars nicht zulegen — in Wahrheit verdient aber die Art und Weise, wie er seinen Stoff,

namentlich eine der Hauptgrundlage des Schweizerischen Eisenbahnrechts (das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft) interpretirt, die vollste Anerkennung und wüssten wir nicht, wie in knapperer Form besser ein Kommentar zu jenem Gesetz verfasst sein könnte.

Ausser dem Eisenbahngesetz wird das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaft vom 21/12. 1883, das Expropriationsgesetz vom 1/5. 1850, das Liquidationsgesetz (Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24/6. 1874), das Haftpflichtgesetz, das Bahnpolizeigesetz, das Transportgesetz und Transportreglement, die Tarifvorschriften, die Bundesrechtspflege und Militärorganisation der Schweizerischen Eidgenossenschaft, soweit dieselbe das Eisenbahnwesen betrifft, die Fahrplan- und die Signalordnung, die Behandlung der Eisenbahnunfälle, die Portofreiheit der Eisenbahnen und die Benutzung der Bahntelegraphen in der Weise abgehandelt, dass als Text die Gesetze und Verordnungen und in den Anmerkungen die nöthigen Erläuterungen durch Hinweise auf die Motive, ergangene Entscheidungen des Bundes und der Gerichte u. s. w. gegeben werden, wobei in angemessener Weise die Richtung angedeutet wird, nach welcher die citirte Entscheidung gefallen ist.

Ein eingehendes alphabetisches Sachregister gibt Zeugniss von der Reichhaltigkeit des Inhalts und erhöht wesentlich den praktischen Werth des verdienstvollen, mit grossem Fleisse durchgeführten Werks.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Im Nachtrage VII vom 1. Februar d. J. zum Tarif für Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr werden auf Seite 37 die Sätze des Ausnahmetarifes 9 für Steine des Spezialtarifes III für Görlitz und Reichenberg wie folgt berichtigt:

Nach und von	Görlitz	Reichenberg
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark	
Ebelsbach . .	1,17	1,23
Zeil	1,18	1,24

Die hierdurch für Reichenberg eintretenden Erhöhungen um 0,06 ℳ pro 100 kg erlangen jedoch erst am 1. April d. J. Gültigkeit.

Dresden, am 12. Februar 1887. (358)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbandsverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. Januar d. J. veröffentlichen wir, dass der neue Verbandstarif, sowie Nachtrag I zu demselben nicht am 1. März d. J., sondern erst am 1. April d. J. in Kraft treten wird. Die angekündigte Aufhebung und Erhöhung einzelner Frachtsätze wird ebenfalls bis zu diesem Tage verschoben. Der Zeitpunkt, von welchem an der neue Tarif käuflich zu erhalten ist, wird noch besonders bekannt gemacht.

Dresden, am 16. Februar 1887. (359)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Verkehrsstörungen.

Die Trajektanstalt Griethausen bei Cleve ist seit 14. Februar d. Js. wegen Eisganges im Rheine für jeden Verkehr gesperrt.

Dauer der Störung ist unbestimmt.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird demnächst veröffentlicht werden.

Die Trajektanstalt Obercassel bei Bonn war vom 12. Februar d. Js. Vormittags bis 15. Februar Nachmittags aus gleicher Veranlassung ebenfalls gesperrt.

Köln, den 16. Februar 1887. (360)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Infolge von Schneeverwehung war der Verkehr auf der Lokalbahn Neustadt a/d. W. N.-Vohenstrauss vom 9. bis 13. Februar l. J. eingestellt.

München, den 15. Februar 1887. (361)

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung der Station Jawiszowice für den Stückgutverkehr. Die bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr dienende Station Jawiszowice wird — nach Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn — mit 1. März d. J. für den Stückgutverkehr, jedoch mit der Beschränkung eröffnet, dass von der Beförderung nach und von Jawiszowice explodirbare und solche Güter ausgeschlossen sind, zu deren Auf- und Abladung besondere Hilfsmittel erforderlich sind.

Berlin, den 16. Februar 1887. (362)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit heutigem Tage treten für die Beförderung von Europäischem Bau- und Nutzholze — Ausn.-Tar. 6a u. 6b — direkte Frachtsätze zwischen Grün und Neuern einerseits und Netzschkau andererseits in Kraft. Dieselben sind bei diesen Stationen zu erfahren.

Dresden, den 14. Februar 1887. (363)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. tritt für die Beförderung von Europäischem Bau- und Nutzholz — Ausn.-Tar. 6a — zwischen Hlinsko und Grossenhain ein Frachtsatz von 1 ℳ 23 ₰ pro 100 kg mit Gültigkeit bis Ende d. J. in Kraft.

Dresden, am 14. Februar 1887. (364)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 20. Februar d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen von Langendreer Rh. und Prinz von Preussen nach einigen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen ermässigte, und von Essen K. M. und Frintrop nach Roodt, Rosheim und Rothau theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze — letztere jedoch erst vom 5. April d. J. ab gültig — in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 14. Februar 1887. (365)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main - Neckar - Eisenbahn. Der durch Nachtrag II zum diesseitigen Lokalgütertarife eingeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5 für Cement zwischen Frankfurt a. M. (Westbahnhof und Sachsenhausen) und Mannheim wird vom 1. April cr. ab auf 0,26 ℳ für 100 kg erhöht.

Darmstadt, den 12. Februar 1887. (366)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin, Staatsbahnverkehr Altona-Berlin, Hanseatisch-Ostdeutscher Verband und Verkehr zwischen den Stationen der Königlichen Militäreisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen andererseits. Vom 1. April d. J. ab erhöhen sich die in den Tarifen für die oben bezeichneten Verkehre enthaltenen Ausnahme-Tarifsätze für Holz des Spezialtarifs II von und nach Halbstadt transito, Liebau transito und Seidenberg transito auf die vollen Ausnahme-Tarifsätze für den Locoverkehr mit einem Zuschlage von 0,02 ℳ für 100 kg (Gebühr für die eisenbahnseitige Arbeitsleistung bei der Zollrevision).

Insoweit die Transitsätze des Spezialtarifs II einschliesslich des Zuschlages niedriger sind, kommen diese zur Anwendung.

Berlin, den 15. Februar 1887. (367 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. März d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Dir.-Bezirks Berlin und des Dir.-Bezirks Erfurt — nördlich und östlich von Halle und Leipzig — einerseits und den Stationen der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andrerseits in Kraft. Hierdurch werden folgende Tarife ersetzt: Berlin-Sächsischer Tarif vom 1. Mai 1880, Cottbus-Grossenhain-Sächsischer Tarif vom 1. Mai 1880, Schlesisch-Sächsischer Tarif vom 1. Januar 1882, Berlin-Anhaltisch-(Linie Kohlfurt-Falkenberg) Sächsischer Tarif vom 15. Januar 1881, Preussisch-Sächsischer Tarif vom 1. Januar 1882.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Eilgut- und Güterexpeditionen zum Preise von 1,30 ℳ zu erlangen.

Dresden, am 16. Februar 1887. (368)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Verkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. Januar d. J. veröffentlichen wir, dass der neue Verbandstarif Theil II Heft 1 und 2, sowie Nachtrag I zu Heft 1 nicht am 1. März d. J., sondern erst am 1. April d. J. in Kraft treten wird. Bis zu diesem Tage wird auch die angekündigte Aufhebung und Erhöhung einzelner Fracht-

sätze verschoben. Von welchem Zeitpunkte an die neuen Tarifhefte käuflich zu haben sein werden, wird noch besonders bekannt gemacht.

Dresden, den 15. Februar 1887. (369)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die in Riesa auf der Eisenbahn eingehenden, daselbst verbleibenden oder von dort mit der Achse abzufahrenden **Böhmischen Braunkohlen** wird auf das Jahr 1887 ein Frachtnachlass gewährt, wenn durch Vorlage der auf einen und denselben Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe und Originalaufgabsrezepisse, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis zum Schlusse des Jahres 1887 der Bezug von mindestens 500 Wagenladungen zu 10 000 kg von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn via Bodenbach, Tetschen resp. Moldau und von mindestens 500 Wagenladungen zu 10 000 kg von Stationen der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn über Bodenbach bezw. Moldau nachgewiesen wird.

Der Frachtnachlass besteht in der Rückzahlung folgender Beträge von den tarifmässigen direkten Frachtsätzen:

1. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Station	Betrag	
Wurzmes	0,30	Mark pro 10 000 kg
Holtschitz-Seestadtl	0,30	
Triebschitz	0,20	
Brüx	0,20	
Dux	3,00	
Ullersdorf	3,00	
Teplitz	2,80	
Mariaschein	2,80	
Karbitz	3,00	
Schönfeld	2,60	
Türmitz	2,90	
Schwaz-Kuttowitz	3,00	
Bilin	3,40	

2. Stationen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Station	Betrag	
Obergeorgenthal	0,20	Mark pro 10 000 kg
Oberleutensdorf	0,60	
Bruch	1,40	
Dux-Liptitz	3,00	
Dux-Liptitz W. H.	3,00	
Kosten	3,00	
Teplitz-Waldthor	2,80	
Rosenthal-Graupen	4,00	

3. Stationen der Prag-Duxer Eisenbahn.

Station	Betrag	
Brüx	0,20	Mark pro 10 000 kg
Bilin	3,40	
Dux-Ladowitz	3,00	

Die Zahlung der Beträge erfolgt nach Erfüllung der bedungenen Transportmenge, wenn die oben genannten Ausweispapiere bis längstens 31. März 1888 bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirektion eingereicht werden. Eine Rückgabe der Originalaufgabsrezepisse erfolgt nicht.

Dresden, am 13. Februar 1887. (370)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutscher-Donau-Umschlagsverkehr.
I. Es werden zum 15. März d. J. ausser Kraft gesetzt:

1. Der Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Eisen und Stahl, auch verzinkt, sowie Eisen (Roh-) etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover und Erfurt nach Regensburg Donaulände trans. und Passau Donaulände trans. vom 15. September 1885 nebst Nachträgen;

2. der Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staats- sowie den in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen einerseits und den Königlich Bayerischen Stationen Passau und Regensburg Donaulände andererseits vom 1. Juli 1884 nebst Nachtrag vom 13. Juli 1886, enthaltend Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Berlin und Magdeburg, sowie die am 6. Januar d. J. von der Kgl. Eisenbahndirektion zu Erfurt publizirten Umschlagstarife auf Passau und Regensburg Donaulände (für den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen ist dieser Tarif bereits am 20. November 1886 ausser Kraft getreten);

3. der Tarif für den Donau-Umschlagsverkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Passau Donaulände, sowie Regensburg Donaulände, Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 20. November 1886;

4. die im Berlin-Thüringisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1885 bezw. in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife für Passau Donaulände und Regensburg Donaulände;

5. die im Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1883 bezw. in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife für Passau Donaulände und Regensburg Donaulände;

6. die im Werrabahn-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1883 bezw. in den dazu herausgegebenen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife für Passau Donaulände tr. und Regensburg Donaulände tr.;

7. die im Sächsisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Mai 1884 bezw. in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Passau Donaulände und Regensburg Donaulände;

8. die im Magdeburg-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1885 und in den dazu herausgegebenen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife für Passau Donaulände und Regensburg Donaulände.

II. Dagegen wird am 15. März d. J. in Kraft gesetzt:

Ein neuer Tarif für den Güterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, Sächsischen Staatseisenbahnen, Oldenburgischen Staatsbahn, Lübeck-Büchener, Saal-, Warstein-Lippstadter, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn nach Rumänien, Serbien und Bulgarien oder weiter, sowie nach und von dem Donaugebiet im allgemeinen mit Umschlag in Passau Donaulände und Regensburg Donaulände.

Der neue Tarif enthält Frachtsätze für Stückgut, die allgemeinen Wagenladungsklassen und Spezialtarife, ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl, façonnirt, landwirthschaftliche Maschinen, Fluss- und Schwerspath, Gyps, Braunstein, Steinsalz, Glassand, Pflaumen und Kolonialwaaren.

Neben vielen und erheblichen Frachtermässigungen treten nur in einzelnen Fällen Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein. Insoweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, behalten die seitherigen Sätze bis Ende März d. J. Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 60 ₰ für das Stück von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Erfurt, den 18. Februar 1887. (371)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Rhein- und Main-Umschlagstarife für den Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland gelangt mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Ausnahmefrachtsätze für Holzstoffpappe, Holzpapierstoff (Holzzeugmasse) und Papier aller Art ab den Stationen Ulmerfeld und Waidhofen a. d. Ybbs nach Frankfurt a. M. (transit), Gustavsburg (transit), Mainz Hafen und Kastel Hafen, Mannheim (transit) und Ludwigshafen a. Rh. (transit) enthält.

München, den 14. Februar 1887. (372)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. März d J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn vom 15. Oktober 1886 ein Nachtrag I in Kraft, welcher neue Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn Bruck-Hainburg, ferner für Bruck a. d. Leitha, Ungarische Staatsbahn, trans. sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das hiesige Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 10. Februar 1887. (373H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. März d. J. ermässigen sich infolge Herabsetzung der Oesterreichischen Frachtantheile die im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr Heft 1 vom 1. November 1885 Seite 28 enthaltenen Seeexport-Frachtsätze zwischen den Stationen Kalusz, Krechowice und Stanislau K. K. Stb. einerseits und Stettin und Swinemünde andererseits.

Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 14. Februar 1887. (374)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft.

Derselbe enthält u. A. theilweise erhöhte Tarifsätze der Spezialtarife I, II, III und des Ausnahmetarifs 1 (für Holz des Spezialtarifs II) für den Verkehr zwischen Kreiensen und mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab Ausnahmetarifsätze für bestimmte Stückgüter.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze für Kreiensen wird schon jetzt Seitens der betheiligten Verwaltungen Auskunft ertheilt.

Magdeburg, den 15. Februar 1887. (375)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 14 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 19. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Kohlenverkehr von Stationen der **isenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld,** **öln (lrh.) und Köln (rrh.) nach Sta-** **ionen des Eisenbahn-Direktionsbezirks** **erlin.** Am 1. März 1887 tritt der Nach-rag II zu dem Tarife für den oben be-eichneten Verkehr vom 1. August 1884 Kraft, enthaltend Frachtsätze für die eu aufgenommenen Stationen Mürow, iederlandin, Pinnow, Scheune, Saaten-euendorf, Alt-Langsow und Ziegelei, nderweite Tariftabellen für Angermünde, ritz, Chorin, Biesenthal, Eberswalde, etschin, Schönfliess und Seelow mit rösstentheils ermässigten Frachtsätzen, owie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten üterexpeditionen sowie in unserem hie-igen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 12. Februar 1887. (376)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. er Ausnahmetarif 11 H des Ostdeutsch-esterreichischen Verbandtarifs Theil II eft 2 für Bausteine, roh behauen, von unzlau nach Olmütz wird bis auf Wei-eres, längstens jedoch bis zum 31. De-ember 1887 wieder in Kraft gesetzt.

Breslau, den 14. Februar 1887. (377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Die di-ekte Abfertigung: 1. von Gütern (Tarif om 1. April 1883 Heft 3, 4 und 5 nebst achträgen) sowie von Leichen, Fahr-eugen und lebenden Thieren (Tarif vom . September 1885) zwischen der auf Nie-erländischem Gebiete gelegenen Station roesbeck einerseits und Stationen er Eisenbahn-Direktionsbezirke Elber-eld und Köln (rechtsrh.), der Aachen-ülicher, der Dortmund-Gronau-Ensche-er und der Georgsmarienhütten-Eisen-ahn andererseits, 2. von Leichen, Fahr-eugen und lebenden Thieren zwischen en Stationen Bentheim, Gilde-aus und Schüttorf der Nieder-ändischen Staatsbahn einerseits und tationen des Eisenbahn - Direktions-ezirks Köln (linksrheinisch) und der achen-Jülicher Eisenbahn andererseits ird vom 1. April 1887 ab aufgehoben.

Köln, den 14. Februar 1887. (378)
amens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 20. d. Mts. tritt zu dem Aus-**ahmetarif für den Transport Ober-** **chlesischer Steinkohlen und Kokes** von en diesseitigen Stationen nach den Sta-onen der Galizischen Carl Ludwig-, emberg-Czernowitz-Jassybahn und der esterreichischen Staatsbahnen (Gali-sche Linien) ein Nachtrag II, enthal-nd Frachtsätze für die Versandstationen leophasgrube, Richterschächte der aurahüttengrube und Maxgrube, in raft.

Druckexemplare sind von den Versand-stationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 14. Februar 1887. (379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donau - Umschlagsver-kehr. Am 26. Februar l. J. tritt ein neuer Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen, Württem-gischen, Badischen Staatsbahnen, der Pfälzischen, Main-Neckar-und Hessischen Ludwigsbahn, der Elsass-Lothringischen Bahnen, den Direktionsbezirken Frank-furt a/M. und Köln (linksrheinisch) einer-und Passau sowie Regensburg Donau-lände transit andererseits in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die allgemeinen Tarifklassen sowie Aus-nahmesätze für Eisen- und Stahlwaaren etc., landwirthschaftliche Maschinen und Kolonialwaaren mit Bestimmung nach Rumänien, Serbien und Bulgarien, ferner für Eisen- und Stahlwaaren etc. sowie landwirthschaftliche Maschinen mit Be-stimmung nach Oesterreich-Ungarn bezw. dem Donaugebiet im Allgemeinen. Hier-durch werden aufgehoben die Ausnahme-tarife

1. für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Stationen Süddeutscher Bahnen und Passau sowie Regensburg Donau-lände transit, Rumänien, Serbien und Bulgarien vom 15. Juni 1885 nebst Nach-trag I,
2. für Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen Süddeutscher Bahnen nach Passau und Regensburg Donaulände tran-sit vom 1. April 1885 nebst Nachtrag I.

Insoweit durch den neuen Tarif Fracht-erhöhungen eintreten, bleiben die seit-herigen Frachtsätze noch bis 1. April l. J. fortbestehen.

Der neue Tarif kann durch das K. Ma-terialdepot der unterfertigten Stelle un-entgeltlich bezogen werden.

München, den 15. Februar 1887. (380)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisen-bahnverband. Mit Wirkung vom 20. Fe-bruar l. J. kommen für die Beförderung von Strohmasse, Strohstoff, Strohteigmasse und Strohzell-stoff zwischen Gengenbach, Krau-chenwies, Lahr und Mannheim einerseits und Station Biberist der Emmenthalbahn andererseits Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die genann-ten Stationen und das Tarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, den 14. Februar 1887. (381)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Verkehr. Zur direkten Beförderung von Hammeltransporten von Neuss nach Luttre und Pont-à-Celles, Stationen der Belgischen Staatseisenbahn, werden die letzteren mit Gültigkeit vom 1. März d. J. mit den für Station Langlier der Belgischen Staatsbahn bestehenden Schnittfrachten für Kleinvieh in Wagen mit einfachem Boden von 13 qm Fläche und weniger und in Wagen mit ein-fachem Boden von mehr als 13 qm Fläche, sowie in Wagen mit doppeltem Boden in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thie-ren im vorbezeichneten Verkehr vom 15. Oktober 1881 aufgenommen.

Köln, den 17. Februar 1887. (382)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im provisorischen Tarif für den Transport von Steinkohlen etc. aus Belgien nach Badischen Stationen vom 1. März 1882 vorgesehene Ermässigung von 0,75 Frcs. bezw. 1 Frcs. von jetzt ab schon bei Aufgabe von 50 000 bezw. 100 000 kg gewährt.

Karlsruhe, den 14. Februar 1887. (383)
Generaldirektion.

Main-Neckar-Bahn. Am 1. März l. J. kommen anderweitige Holzausnahmesätze zwischen Friedrichsfeld (Main - Neckar) und Württembergischen Stationen zur Einführung. Neben Ermässigungen treten hierdurch in einzelnen Stationsverbin-dungen für Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) geringe Er-höhungen ein, welche letzteren erst vom 1. April cr. ab gelten. Nähere Auskunft ertheilt unterzeichnete Verwaltung.

Darmstadt, den 14. Februar 1887. (384)
Die Direktion der Main-Neckarbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband-verkehr. Am 25. Februar d. J. kommt im Ostdeutsch - Oesterreichischen Ver-bandtarif Theil II unter Vorbehalt des Widerrufs ein Ausnahmetarif für eiserne Wasserleitungsröhren in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Gleiwitz nach Wien Nordbahnhof, Floridsdorf und Wien N. B. Donauuferbahnhof zur Einführung. Der-selbe beträgt nach Wien N.-Bhf. und Floridsdorf 1,39 *M.* und nach Donau-uferbahnhof 1,41 *M.* für 100 kg, wovon bei dem gegenwärtigen Koursstande der Oesterr. Währung noch je 0,04 *M.* für 100 kg in Abzug zu bringen sind.

Breslau, den 14. Februar 1887. (385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Viehverkehr zwischen Sta-tionen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. In dem oben-bezeichneten Verkehre sind seit dem 1. Februar d. J. für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen den Stationen Dresden-Fried-richstadt und Grossenhain (B. Dr.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einer-seits und mehreren Stationen des Eisen-bahn - Direktionsbezirks Magdeburg an-dererseits direkte Frachtsätze zur Ein-führung gekommen. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Expe-ditionen und das Verkehrsbüreau hier-selbst auf Verlangen Auskunft.

Magdeburg, den 15. Februar 1887. (386)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Ab 1. April d. J. kommt Nachtrag XVI zur Einführung, welcher ausser Berichtigungen und verschiedenen bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifsätzen Entfernungen für die Stationen Volpriehausen und Welstede sowie für die Spezialtarife I, II, III und für Holz des Spezialtarifs II im Verkehre der Station Nordhausen in einigen Stationsverbindungen erhöhte Frachtsätze enthält.

Die betheiligten Expeditionen ertheilen nähere Auskunft. (387)

Frankfurt a/M., den 17. Februar 1887.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 1. März 1887 treten die Nachträge I zu den Elbeumschlagstarifen Galizien-Laube respektive Tetschen / Bodenbach Landungsplatz, Galizien-Dresden Elbkai und Galizien - Aussig Landungsplatz vom 1. März 1886 in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, Erneuerung der Reklamationssätze der Haupttarife, sowie einen neuen Reklamations - Ausnahmetarif für Holz.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht, bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht und zum Bezuge bereit.

Wien, am 12. Februar 1887. (388)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Für Quarzsand tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Bodenbach/Tetschen Oe. U. St. E. G., B. N. B., Oe. N. W. B. nach Wien	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Oe. N. W. B., K. F. N. B., Oe. U. St. E. G., K. F. J. B.,	1,00 *M.*

Wien, am 15. Februar 1887. (389)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Roheisentransporte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr. - Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Horowitz	0,58 *M.*
Zbirow	0,63 „
Zditz	0,53 „

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 15. Februar 1887. (390)

4. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Die für das Rechnungsjahr 1887/8 erforderlichen Werkstattsmaterialien (ausschl. des Bedarfs an Eisen und Eisenblechen, welche später besonders zur Ausschreibung gelangen) sollen in vier besonderen Terminen verdungen werden, und zwar:

im 1. Termine am 4. März d. J., Vormittags 10 Uhr, Gruppe I. a) Schmiedekohlen, b) Koaks, c) Eisengusswaaren, d) Flussstahl-Radreifen;

im 2. Termine am 10. März d. J., Vormittags 10 Uhr, Gruppe II. Stahl, gussstählerne Spiralfedern, Stahlstangen, verzinntes Blech, Eisendraht; III. Kupfer, Kupferbleche, Kupferrohre, Kupferdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Blei, Antimon; IV. Eisen- und Kurzwaaren, eiserne Ketten, messingene Lampenschrauben und Lampenbrenner; V a. Kupplungsvorrichtungen, Kupplungen, Zughaken, Bufferkreuze, Bufferstossstangen; V b Siederohre, eiserne Rohre zu Weichenlaternen; VI. Kohlenschaufeln, Schneckenbohrer, Stemmeisen, Hobeleisen, Feilkloben, Sägeblätter, hölzerne Massstäbe, Schleifsteine, Schmelztiegel, Feilenhefte, hölzerne Griffe mit messingenen Zwingen;

im 3. Termine am 11. März d. J., Vormittags 10 Uhr, Gruppe VII. Gummiwaaren; VIII. Lederwaaren; IX a. Manufaktur- und Leinenwaaren, Damastleder- und Wachsparchent, Linoleum-Teppiche, Kokosdecken; IX b. Seiler-, Posamentier-, Polster- und Dichtungs-Materialien;

im 4. Termine am 15. März d. J., Vormittags 10 Uhr, Gruppe X. Lein- und Terpentinöl, Firnisse, Lacke (ausschl. Lokomotiv-, Kopal-, Kutschen- und Schleiflack), Farben, Chemikalien, Droguen, Bimstein und Sandstein, Holzkohlentheer, Talkum, Insektenpulver, Korkpfropfen; XI. Glaswaaren; XII a. Borstwaaren, Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Bleistifte für Tischler; XII b. Holzkohlen, Mahagoni- und Nussbaumholz, Hammerstiele, Stuhlrohr.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im diesseitigen Büreau, Brüderstrasse No. 36 – Zimmer 26 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche, in denen die Materialien etc., für welche die Bedarfsnachweisungen nach der obenbezeichneten Gruppeneintheilung gewünscht werden, genau anzugeben sind, gegen Einsendung von 50 ₰ für jede Gruppe unfrankirt bezogen werden. Für die Zeichnungen sind ausserdem, und zwar für Radreifen, für Evolutenfedern, für komplete Kupplungsvorrichtungen, für Bufferkreuze und Bufferstossstangen je 50 ₰ zu entrichten. Die Bezahlung hat in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ zu erfolgen.

Angebote sind für jeden Verdingungstermin besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem bezüglichen Eröffnungstermine.

Breslau, den 15. Februar 1887. (392)
Materialien-Büreau.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Zum Verkauf von unbrauchbaren Herzstücken, Weichenzungen, Kleineisenzeug und Werkstattsmaterialien ist im Büreau unserer Betriebsdirektion Termin am 5. März c., Vormittags 11 Uhr angesetzt.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von der Betriebsdirektion zu beziehen.

Nordhausen, im Februar 1887. (39
Die Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 15. 1887.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 23. Februar 1887.

Inhalt:

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband.

Die in No. 9 (lauf. Jahrg.) dieser Zeitung enthaltene Mittheilung über die Bildung und den Zweck des vorbezeichneten Verbandes ist nicht vollständig zutreffend, und auch nicht ausreichend, um den mit den einschlägigen Angelegenheiten nicht besonders beschäftigten Lesern dieses Blattes genügen zu können. Wir geben daher in folgendem eine nähere Darstellung.

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband steht auf den Schultern des „Tarifverbandes“. Letzterer reicht in seinen Anfängen bis in das Jahr 1868 zurück. Zuerst im Oktober dieses Jahres wurde innerhalb des damaligen Norddeutschen Verbandes die Meinung ausgesprochen, dass es zweckmässig erscheinen möchte, wenn alle Tarifangelegenheiten von dem Preussisch-Braunschweigischen, dem Rheinisch-Thüringischen, dem Norddeutschen und dem Sächsisch-Westfälischen Verbande in gemeinschaftlichen Konferenzen berathen würden. Auf Wunsch übernahm es die Herzoglich Braunschweigisch - Lüneburgische Generaldirektion der Eisenbahnen in Braunschweig, die an den genannten Verbänden betheiligten Verwaltungen, nämlich der Köln-Mindener, der Magdeburg-Halberstädter, der Berlin-Potsdamer, der Thüringischen, der Magdeburg-Leipziger, der Leipzig-Dresdener, der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaften, sowie die Königlich Preussischen Direktionen zu Hannover, Elberfeld, Münster und Cassel, zu einer derartigen Vereinbarung aufzufordern, und, nachdem von allen Seiten mit grossem Beifalle zugestimmt worden war, fand die erste gemeinschaftliche Konferenz am 16. Februar 1869 statt. Hier wurde beschlossen, „über die Vorberathung solcher Tariffragen, welche direkt oder indirekt das Interesse zweier oder mehrerer der konkurrirenden Verbände berühren, periodische Konferenzen der vier Verbände zu halten, in welchen, bevor die einzelnen Verbände beschliessen, jene Fragen in Berathung genommen werden, und dass vor solcher gemeinschaftlichen Erörterung die einzelnen Verbände derartige Tarifänderungen nicht einführen sollen.“ Die Herzogliche Generaldirektion in Braunschweig übernahm den Vorsitz der Vereinigung und unter deren vortrefflichen Leitung entfalteten die geeinten Verbände eine sehr erspriessliche Thätigkeit, und zwar nicht allein auf dem Gebiete der tarifarischen Fragen, sondern auch auf dem Felde des Expeditionswesens, indem z. B. schon in der Konferenz im April 1869 die Aufstellung einer gemeinsamen Plombirinstruktion beschlossen wurde.

Da die gemeinschaftlichen Besprechungen sehr bald der Abkürzung wegen als „Tarifkonferenzen“ bezeichnet wurden, so ergab sich die Benennung der neuen Einrichtung als „Tarifverband“ von selbst, und wurde schon im Jahre 1870 übereinstimmend angewendet, in welchem Jahre auch der Sächsisch-Westfälische Verband hinzutrat. Im Jahre 1871 folgte der Nordwestdeutsche Verband, welchem bald die übrigen unter den Mittel-, Nord- und Ostdeutschen Bahnen bestehenden Verbände nachkamen. Im Jahre 1877 wurde eine Reorganisation des Tarifverbandes angestrebt, weil man in Hinblick auf die bevorstehende Einführung eines einheitlichen Tarifsystems auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands zu der Ueberzeugung kommen musste, dass der Tarifverband in seiner damaligen Zusammensetzung nicht im Stande sein werde, die bisher von ihm verfolgte Aufgabe: einheitliche Einrichtungen auf dem Gebiete des Tarif- und Expeditionswesens herbeizuführen und fortzubilden, in wünschenswerther Weise zu erfüllen.

Hierzu kam es indessen nicht, weil gleichzeitig der Königlich Preussische Herr Handelsminister unter den Deutschen Staatsregierungen die Vereinbarung eines geschäftlichen Verfahrens zur Fortbildung der gemeinsamen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation in Anregung brachte, infolge dessen die Einrichtung der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenzen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen getroffen wurde. Hierdurch wurde dem Tarifverbande der grösste und beste Theil seiner Aufgabe entzogen; er musste anerkennen, dass, wenn er auch in Zukunft noch alle das Tarifwesen betreffenden Fragen zur Berathung ziehen dürfe, dies doch nur eine vorbereitende, auf Abgabe gutachtlicher Aeusserungen gerichtete Thätigkeit sein könne, und dass deshalb von der beabsichtigt gewesenen Ausdehnung des Tarifverbandes auf alle Deutschen Eisenbahnverwaltungen Abstand zu nehmen sei. Mit Rücksicht auf die hiernach wesentlich geänderte Aufgabe des Verbandes wurde es auch für zweckmässig erachtet, in Zukunft als Mitglieder desselben nicht die einzelnen Verbände als solche, sondern die den Verbänden angehörenden einzelnen Verwaltungen anzusehen, und es wurde demgemäss Ende 1878 festgestellt, dass dem Tarifverbande 48 Verwaltungen angehörten, und zwar die sämmtlichen Deutschen Bahnen — abgesehen von einigen unbedeutenden Lokalbahnen — mit Ausnahme der Bayerischen, Württembergischen, Badischen und Hessischen Staatsbahndirektionen, den Direktionen der Reichseisenbahnen, der Main-Neckarbahn und der Pfälzischen Bahnen, sowie der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion zu Saarbrücken. Ferner gehörten dazu die Direktionen der Niederländischen Staatseisenbahn und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft.

In dieser Zusammensetzung, ohne vereinbarte Satzungen und ohne niedergeschriebene Geschäftsordnung, hat der Tarifverband unter fortdauernder Leitung der Herzoglich Braunschweigischen Generaldirektion, bezw. vom 1. April 1885 ab unter Vorsitz der an deren Stelle getretenen Königlich Preussischen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, bis Ende 1885 in erspriesslichster Weise gearbeitet. War es demselben nicht vergönnt gewesen, seine fast zum Abschluss gebrachten Arbeiten, betreffend die Herstellung einer gemeinsamen Güterklassifikation, und damit die Vereinbarung eines einheitlichen Deutschen Gütertarifs, infolge der Aufnahme und Lösung dieser wichtigsten Frage durch gemeinsames Vorgehen der Deutschen Staatsregierungen, zu Ende zu führen, — musste er infolge dessen, und nach Einsetzung der ständigen Tarifkommission, von Bearbeitung tarifarischer Fragen fast gänzlich absehen, so hat er auf dem Gebiete des Expeditionswesens eine Reihe werthvoller Rathschläge ertheilt und Festsetzungen getroffen, sowie treffliche Dienstvorschriften ausgearbeitet, von denen sogar ein Theil mit mehr oder weniger Abänderungen für das ganze Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnen zur Annahme gelangt ist.

Infolge Zutheilung der zwischenzeitlich für den Preussischen Staat angekauften Braunschweigischen Eisenbahnen an die bereits vorhandenen benachbarten Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke sollte zum 1. April 1886 die Königliche Direktion zu Braunschweig zur Auflösung gelangen. Die hierdurch erwachsende Nothwendigkeit der Wahl einer neuen geschäftsführenden Direktion liess nach Ansicht der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover den Zeitpunkt geeignet erscheinen, den seit der ersten Bildung des Tarifverbandes so wesentlich geänderten Verhältnissen dadurch Rechnung zu tragen, dass der Verband unter Annahme eines andern zutreffenderen Namens einer gründlichen Umbildung unterzogen werde. Diese Meinung fand allgemeinen Beifall, und es wurde insbesondere wünschenswerth erachtet, dass zugleich versucht werde, für den Eintritt in den Verband alle diejenigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen zu gewinnen, welche dem Geltungsbereiche des Theils I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs angehören. Nachdem die bezüglichen Vorbesprechungen mit diesen — den Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen deren Geneigtheit zur Bildung eines neuen Verbandes ergeben hatten, richtete die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover an die vorsitzende Direktion des Tarifverbandes das Ersuchen, alle Deutschen Bahnverwaltungen zu einer Konferenz behufs Bildung eines neuen Verbandes, etwa unter dem Namen „Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband", einzuladen, und den Verhandlungen hierüber einen von ihr bereits vorsorglich gefertigten Entwurf der Statuten und der Geschäftsordnung eines solchen Verbandes zu Grunde zu legen. Diese Konferenz trat am 26. Februar 1886 in Berlin zusammen; dieselbe beschloss

> „einen Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband, behufs Fortbildung der die Beförderung von Personen, Gütern, Vieh, Fahrzeugen und Leichen betreffenden Dienstzweige mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, welche zum Geschäftsbereich der ständigen Tarifkommission gehören, sowie zum Zweck der Herstellung möglichster Uebereinstimmung in diesen Vorschriften, zu bilden, eine Kommission zur Berathung eines Statuts für den Verkehrsverband einzusetzen"

und ersuchte die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover die weiteren bezüglichen Verhandlungen zu leiten. Auf Grund dieser Beschlüsse sprach am folgenden Tage — 27. Februar — der Tarifverband nach 18jährigem rühmlichen Bestehen seine Auflösung aus.

Die von dem neuen Verbande eingesetzte Kommission ging ohne Zögern mit Eifer an die ihr gestellte Aufgabe. In zwei Sitzungen, zu Hannover am 16/17. März und zu Baden-Baden am 28/29. Mai 1886, arbeitete sie einen Entwurf für die Satzungen und die Geschäftsordnung des Verbandes aus, wobei von ganz besonderer Schwierigkeit die Lösung der Frage war „auf welche Weise kann dem Verbande die Möglichkeit, verbindliche Beschlüsse für alle Mitglieder zu fassen, gewährt werden ohne dass hiervon die Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen allzusehr berührt wird?" Zu diesem Zweck einigte sich die Kommission dahin, dass die Beschlüsse in der Regel in der Weise mit Mehrheit gefasst werden sollen, dass dieselben zwar als Verbandsbeschlüsse anzusehen sind, nicht aber von den Verbandsmitgliedern, auch nicht von den Mehrheitsverwaltungen eingeführt werden müssen, dass vielmehr jedes Mitglied ausdrücklich zu erklären hat, ob und in welchem Umfange es diese Beschlüsse ausführen wird, dass aber der Verband mit Stimmeneinheit einzelne Gegenstände als solche soll bezeichnen können bezüglich deren die gefassten Mehrheitsbeschlüsse von allen Verbandsmitgliedern eingeführt und unverändert beibehalten werden müssen, falls nicht von einer bestimmten Minderheit Einspruch erhoben wird.

Am 26. Juni 1886 traten die betheiligten Verwaltungen zu Cassel zu einer Verbandsversammlung zusammen, beschlossen über die von der Kommission ausgearbeiteten „Satzungen und Geschäftsordnung", wählten diesen Satzungen entsprechend eine geschäftsführende Direktion für die nächsten 3 Jahre, und zwar die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover, und setzten die vorgesehene „Kommission des Verkehrsverbandes" ein. Nach Ablauf der für die Erklärungen der einzelnen Verwaltungen zu diesen Konferenzbeschlüssen vorgesehenen Frist konnte die geschäftsführende Direktion mit Schreiben vom 14. August 1886 erklären, dass die Beschlüsse perfekt geworden und damit der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband endgültig gebildet sei. Derselbe hat als Mitglieder 55 Deutsche Eisenbahnverwaltungen einschliesslich der 11 Königlich Preussischen Staats-Eisenbahndirektionen und 3 ausserdeutsche, nämlich die Direktionen der Holländischen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft, sowie die Generaldirektion der Niederländischen Staats-Eisenbahngesellschaft.

Der Verband bezweckt (§ 1 der Satzungen) „Die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Uebereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren, unter Beachtung der

Grenzen des Geschäftsgebiets der ständigen Tarifkommission, beziehungsweise der in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden Generalkonferenzen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen."

Zur Erreichung seines Zweckes fasst der Verband Beschlüsse, welche entweder die in Betracht kommenden Einrichtungen den Verbandsmitgliedern nur empfehlen, oder letztere zu deren Durchführung verpflichten.

Die Geschäftsgegenstände, über welche „bindende" Beschlüsse gefasst werden können, sind in einem Anhange zu den Satzungen — Anhang I — aufgestellt und sind zur Zeit die folgenden:

1. Die Ausführungsvorschriften zum Reglement für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen u. s. w. — für diejenigen Bahnen, für welche dieses Reglement Geltung hat;
2. die Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen (Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands) über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände, — für diejenigen Bahnen, für welche diese Vorschriften Geltung haben;
3. die Vorschriften über das Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz u. s. w. angekommenen Gepäckstücken und Gütern;
4. die Behandlung der Fundsachen, soweit für einzelne Verwaltungen nicht landesgesetzliche Bestimmungen ein Hinderniss bilden;
5. die Vereinfachung der Regelung von Fracht- und Ersatzansprüchen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr
6. die Einführung einheitlicher Formulare für Frachtkarten, Beförderungsscheine und Abrechnungen;
7. die Aufstellung gemeinsamer Vorschriften über den Verschluss und die Behandlung der Wagen;
8. die gleichmässige Behandlung der zur Beförderung gelangenden zur öffentlichen Ausstellung bestimmten Gegenstände.

Alle Beschlüsse der Verbandsversammlung, welche sich auf die im § 1 genannten Dienstzweige beziehen, unterliegen der nachträglichen schriftlichen Erklärung der Verbandsverwaltungen (§ 5. 4); zu Abänderungen oder Ergänzungen des Verzeichnisses im Anhange I, also derjenigen Geschäftsgegenstände, über welche Mehrheitsbeschlüsse mit „verbindlicher" Kraft gefasst werden können, ist einstimmiger schriftlicher Beschluss erforderlich, wobei die der Erklärungsabgabe sich enthaltenden Mitglieder als zustimmend betrachtet werden (§ 11).

Die Verbandsbeschlüsse über die im Anhange I bezeichneten Angelegenheiten müssen von allen Verbandsmitgliedern in dem beschlossenen Umfange und Zeitraume zur Einführung gebracht und so lange beobachtet werden, bis dass vom Verbande auf dieselbe Weise eine Abänderung oder Aufhebung beschlossen worden ist. Diese Verbindlichkeit erstreckt sich jedoch nur auf die Verhältnisse der Verbandsmitglieder unter sich, so dass jedem Verbandsmitgliede für die Ordnung der örtlichen Einrichtungen innerhalb der seiner Verwaltung unterstehenden Bahnen freie Hand bleibt (§ 8. 1, 2).

Ueber die Ausführung der Verbandsbeschlüsse, sowohl bezüglich der „verbindlichen" als der „nicht verbindlichen", haben alle Verwaltungen, beziehungsweise bezüglich der „nicht verbindlichen" diejenigen, welche dieselben zur Ausführung gebracht haben, innerhalb bestimmter Frist der geschäftsführenden Direktion Anzeige zu erstatten, welche letztere hiervon den anderen Verbandsmitgliedern Kenntniss gibt (§ 8. 4, 5, 6).

Alle an die geschäftsführende Direktion behufs Beschlussfassung im Verbande gerichteten Anträge, mit Ausnahme derjenigen, welche in der Verbandsversammlung als dringlich erklärt werden, müssen von der Kommission vorberathen sein. In den Kommissions- sowie in den jährlich zweimal stattfindenden Verbandsversammlungen hat jedes vertretene Mitglied nur eine Stimme, und erfolgt die Beschlussfassung mit Stimmenmehrheit. Für die nachträgliche schriftliche Erklärung der Verbandsverwaltungen auf diese Beschlüsse gebührt jedem Mitglied nach Massgabe der seinem Betriebe unterstellten Bahnen und Bahnstrecken ein Stimmrecht in der Art, dass demselben bei einer Gesammtlänge bis zu 50 km eine Stimme, über 50—150 km 2 Stimmen, über 150—300 km 3, über 300 bis 500 km 4 und für jede weiteren angefangenen 200 km 1 Stimme mehr zustehen (§ 5. 1—5).

Aus dem Mitgetheilten ergibt sich, dass der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband sich ein Arbeitsfeld ausgesucht und abgegrenzt hat, auf welchem treffliche Früchte für das Deutsche Eisenbahnwesen gewonnen werden können.

Seine Mitglieder haben dann auch nicht gezögert, mit Eifer dieses Feld in Bearbeitung zu nehmen, und nachdem schon am 5./6. Oktober zu Hamburg der Verbandskommission ein reicher Stoff zur Berathung vorlag, konnte in der daraufhin am 17./18. November zu Leipzig tagenden Verbandsversammlung der Vertreter der geschäftsführenden Direktion mittheilen, dass bereits 20 Anträge, und zwar bezüglich der verschiedensten Dienstzweige, eingebracht worden seien.

So darf gehofft werden, dass die Thätigkeit des Verbandes eine reiche und fruchtbringende sein wird und dass aus derselben Vereinbarungen und Einrichtungen hervorgehen, welche nicht nur im Gebiete des Verbandes selbst sich zweckmässig und nützlich erweisen, sondern auch über dasselbe hinaus, und zwar zunächst im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Anerkennung und Einführung finden werden.

In der Folge wird über die wichtigeren Verbandsbeschlüsse diese Zeitung kurze Mittheilungen bringen. T.

Schneewehen und Eisenbahnen.

So lange es überhaupt Verkehrswege in den Schneeländern gibt, kennt man das die Gemeindesäckel belastende und die Frachtentransporte erschwerende Uebel der Schneeverwehungen. Viel lästiger als auf den gewöhnlichen Strassen werden die Schneewehen auf den eisernen Schienenwegen. Nicht nur, dass massiger Schnee die Kontrole der jeweiligen Beschaffenheit des Gestänges hindert und in feuchtem Zustande die Adhäsion der Lokomotivräder auf den Schienen, d. h. die Zugkraft, in unerwünschtem Grade schwächt; nicht nur, dass Schneegestöber den Eisenbahnverwaltungen die Wegräumung des Schnees mit bezahlten Arbeitskräften aufbürden und den Betrieb ausserordentlich vertheuern: die Zugverspätungen, Fahrtunterbrechungen oder gar Betriebseinstellungen bei heftigen, andauernden Schneestürmen werden weit allgemeiner seitens des korrespondirenden, reisenden und versendenden Publikums empfunden. Kein Wunder, wenn der Eisenbahnmann den Schnee als einen der schlimmsten Feinde des Betriebes fürchtet.

Unregelmässigkeiten und Störungen im Bahnbetriebe durch Schnee kommen alljährlich auf einzelnen Strecken, seltener Betriebseinstellungen auf ganzen Linien, wie z. B. im Winter 1879/80, vor. Gewisse Bahnstrecken sind vorzugsweise von Schneewehen heimgesucht, wir nennen die Lechfeldbahn, die Bahnen des Voigtlandes und die Fichtelgebirgsbahn; verrufen in dieser Beziehung ist der Karst-Uebergang durch die hier wehende „Bora", so dass Nördling den Karst „einen klassischen Boden zum Studiren der Schneewehen" nannte. Solch' weit ausgedehnte Schneefälle aber, wie sie die Tage des 21. bis 24. Dezember 1886 brachten, dürften die Annalen des Mitteleuropäischen Eisenbahnwesens bisher noch nicht verzeichnet haben. Während im nördlichen Alpengebiete und in Oesterreich nur gelinde, im südlichen gar keine Schneegestöber herrschten, hatte sich quer durch Mitteleuropa, von der Französischen Grenze durch die Reichslande, längs des Maines und Neckars, durch Thüringen, durch das Fichtelgebirge, durch das vorwiegend betroffene Sachsen bis zur Schlesischen und Polnischen Grenze ein undurchdringbarer Schneewall festgesetzt, so dass zwischen Nord und Süd alle eisernen Strassen dem gewaltigen Dampfrosse vermauert und der gesammte Güter- und selbst der Post- und Personenverkehr mehrere Tage hindurch gesperrt war, überdies in der verkehrsreichsten Zeit des Jahres — vor der Weihnacht! Bei Tag und Nacht, in Sturm und Kälte hatten die Bahnbeamten, manchmal über ihre Kräfte, zu schaffen, und

es waren Erkrankungen, namentlich beim Lokomotivpersonal, keineswegs selten.

Es stand die beklagenswerthe Schneekatastrophe, wie Dr. O. Volger vor einiger Zeit in der „Allgemeinen Zeitung“ (Beilage zu No. 360 des vorigen Jahrganges) ausführte, in ursächlichem Zusammenhange mit den alljährlich wenige Tage vor Weihnachten regelmässig stattfindenden grossartigen Ueberfluthungen Mitteleuropas durch jene aus dem Süden kommenden warmen und feuchtigkeitsbeladenen Luftströme, welche als „Föhnwind“ bekannt sind und Jahr für Jahr vorübergehendes Thauwetter, den hier und dort sprichwörtlichen „Koth vor Weihnachten“ bringen. Dieser warme Wind wurde diesmal von einem sehr kalten Nordostwind gleichsam überfallen, die Folge davon waren heftige Stürme, sowie der rasche und ausgiebige Niederschlag der Feuchtigkeit des Föhns als Schnee. Das am 22. Dezember eingetretene helle und frostige Wetter hatte leider nur kurzen Bestand, es siegte ein warmer Südwestwind, neue Schneefälle begannen — die Vorläufer des darauf folgenden Witterungsumschlages.

Wir glauben, nachdem das Thema der Schneeverwehungen auf Eisenbahnen neuerdings in den Fachkreisen wieder lebhafter erörtert wird, den Anregungen und Absichten des K—e Artikels in No. 5 unserer Zeitung („Schneeverwehungen der Eisenbahnen“) theilweise zu entsprechen, wenn wir es versuchen, auf Grund der Entstehungstheorie der Schneewehen die auf Eisenbahnen hauptsächlich in Frage kommenden besonderen Verhältnisse klar zu legen, hierauf die Mittel zur Verhütung bezw. Unschädlichmachung der Schneewehen zu bestimmen, und endlich die wichtigsten Massnahmen zur Offenhaltung bezw. Wiederherstellung des Eisenbahnbetriebes bei Schneegestöbern in gedrängter Kürze vorzuführen. Wir schicken voraus, dass die Eisenbahnen in den 40er Jahren den ersten Anstoss zu einer wissenschaftlichen Behandlung des Gegenstandes gaben, mit der sich unseres Wissens zuerst der Bayerische Sektionsingenieur C. Fries ernstlich und eingehend beschäftigte.*)

Man hat vorerst zu unterscheiden zwischen den unmittelbaren Schneefällen bei ruhiger Luft und den Schneewehen bei Winden, welche nicht blos den eben fallenden, sondern auch den bereits gefallenen Schnee wieder forttreiben. Nur den Hochgebirgen eigenthümlich sind die Schneelawinen, gegen welche man die Eisenbahnen, da der Lauf der Lawinen meist ein ganz bestimmter, bekannter ist, mittelst Schneegallerien oder Schneebaracken in Form von Tunneln oder Pultdächern, die auf unseren Alpenbahnen und den Pacificbahnen Nordamerikas eine grosse Rolle spielen, gut zu schützen vermag. Am wenigsten hinderlich sind die Schneefälle, bei denen der Schnee nur langsam an Höhe zunimmt und sich locker ablagert; das Eisenbahngleise ist durch Schaufelarbeit oder mittelst der gewöhnlichen hölzernen Hand- oder Pferdeschlitten leicht zu säubern, so dass wohl Unregelmässigkeiten, selten aber Unterbrechungen des Verkehrs zu gewärtigen sind.

In den Flüssen sehen wir die Schlamm- und Sandtheilchen so lange vom Wasser fortgerissen, bis dessen Geschwindigkeit durch irgend ein Hinderniss ermässigt wird und der Sand infolge seiner Schwere niedersinkt. Ein jedes Steinchen auf dem Grunde eines fliessenden Gewässers verursacht hinter sich ein kleines Sandhäufchen, an jeder Einmündung eines Flusses in ein anderes Gewässer bilden sich in Winkeln und Buchten Sandablagerungen, an erhöhten Stellen der Flussbette setzen sich Sandbänke ab, und die Wasserbaukundigen rufen absichtlich zum Schutze der Ufer Versandungen durch Buhnen und Querbauten hervor. Vertauschen wir jetzt das Wasser mit den Luftströmungen, den Sand mit dem Schnee, so haben wir die ziemlich gleichartigen Erscheinungen der Schneewehen in grossen Zügen erklärt. Der Wind streicht — abgesehen von den Wirbeln — stets horizontal über dem Boden fort, ebenso werden die frischen wie die auf der Erde liegenden Schneetheile und zwar hauptsächlich in den untersten Windschichten weitergeführt; die bewegte Luft ist hierbei je nach der Geschwindigkeit des Windes mehr oder minder stark verdichtet. Im allgemeinen wehen die Winde schon bei etwa 500 m Höhe über dem Meeresspiegel heftiger und haben andauerndere Schneegestöber im Gefolge, doch sind die Schneestörungen, selbst unter gleichen Breitengraden und gleicher Höhenlage, örtlich ausserordentlich verschieden, ja in Niederungen oft stärker als in Höhen; so wird z. B. der Semmering-Uebergang bei 820 m Seehöhe fast nie durch Schneewehen unterbrochen, während der nur 1½ Grad südlicher und 220 m tiefer liegende Karst-Uebergang wie erwähnt stets von den heftigsten Schneewehen heimgesucht ist. Bei der Projektirung bezw. Tracirung von Hochgebirgsbahnen müssen die Schnee- und Windverhältnisse gewissenhaft berücksichtigt werden; die bezüglichen Studien vor dem Baue der Arlbergbahn reichten bis zum Jahre 1817 zurück. Es bedarf wohl keines Beweises, dass der Grad der Schneestörungen nicht nur von der Stärke und Richtung des Windes, Stärke und Dauer des Schneefalls bedingt, sondern auch von der Ausdehnung, Gestalt und Kultur der vom Winde überströmten Ebene beeinflusst ist. Die innerhalb oder auf der Leeseite der Wälder befindlichen Bahnstrecken verwehen aus naheliegenden Gründen nicht leicht.

Nach dieser Abschweifung wenden wir uns nunmehr zu der höchst einfachen Entstehungstheorie der Schneeverwehungen. Die vom Winde aufgenommenen Schneetheile treiben soweit fort, bis irgend ein Widerstand ihr plötzliches Ablagern bewirkt, oder aber, bis sie über windleere oder schwach bewegte Lufträume gerathen, wo sie infolge Ausdehnung der verdichteten Windluft nach unten zu und kraft ihrer, die verminderte Geschwindigkeit der untersten Windschichten besiegenden Schwere niederfallen. Aus dieser Erklärung lassen sich füglich alle Erscheinungen von Schneewehen ableiten. Auf völlig ebenen oder wenigstens sehr sanft geneigten Flächen sind bleibende Schneeablagerungen bei noch so heftigen Stürmen und bei noch so häufigem Wechsel von augenblicklicher Ruhe mit kräftigen Windstössen undenkbar, weil ja alle Luftschichten in der Richtung des Windstriches liegen, es müsste denn sein, dass natürliche oder künstliche Erhöhungen oder Vertiefungen des Bodens, Pflanzungen, Gebäude, Mauern, Zäune, Hecken, Verladerampen u. s. w. ins Bereich des Windes kommen, oder dass zwei Windströmungen unter einem grösseren Winkel zusammentreffen, wodurch stellenweise Schneeanhäufungen entstehen.

Betrachten wir zunächst die **vom Winde überkreuzten Bahneinschnitte.** Streicht der Wind über einen Einschnitt, in welchem sich stets eine ruhigere, weniger dichte Luft befindet, so dehnen sich die untersten Windschichten nach unten hin aus, und werden von ihrer Richtung in den Einschnitt hinein abgelenkt um so stärker, je tiefer dieser ist, unter Umständen bis zu 20 pCt. Neigung; der von jenen Windschichten mitgeführte Schnee lagert sich infolge seiner Schwere im Einschnitte ab, zunächst oben auf der vom Winde weggeneigten Böschung, und zwar erscheint daselbst die Oberfläche der Ablagerung infolge der Ablenkung des Windes immer nach innen zu geneigt. Ausserdem beobachtet man stets ein „Ueberhängen“ des abgelagerten Schnees, hervorgebracht durch die Adhäsion der äussersten Schneeflocken aneinander, weiter ausgebildet von der Wirbelbewegung bezw. Rückströmung der Luft am überhängenden Theile. Auf die dem Winde zugekehrte Böschung gelangt weit weniger Schnee als auf die Böschung der Leeseite.

Erhebt sich nun die Bahnkrone bis zur Linie des abgelenkten Windstriches, so werden sich zwar die Bahngräben mit Schnee anfüllen, die Bahn selbst aber kann nie verweht werden. Hingegen sind Einschnitte von 1 bis 2 Meter Tiefe am meisten der gänzlichen Verwehung ausgesetzt, sie können bis zu jener Ablenkungskurve zugeschneit werden. Mit zunehmender Tiefe des Einschnitts vermindert sich die Wahrscheinlichkeit einer Verwehung der Bahnkrone, da die Böschungen den Schneemassen immer mehr Platz bieten, doch blieben im vergangenen Dezember stellenweise selbst Einschnitte von 6 m Tiefe und darüber nicht gegen Schneeverwehung gesichert. Die letztere geht um so rascher vor sich, je ausgedehnter die vor dem Einschnitte liegende, vom Sturme überstrichene Ebene ist, je senkrechter der Einschnitt vom Sturme getroffen wird, und je steiler seine Böschungen sind, weil in letzterem Falle das Gewicht des abgelagerten Schnees nach abwärts wirkt; in flachen Einschnitten mit senkrechten Felswänden oder Stützmauern wird die Einschnittssohle schnell verweht. Das Zuschneien der Bahngräben ist jedoch in allen Fällen durchaus belanglos. Es ist klar, dass auch ein Einschnitt mit steileren Böschungen dann nicht bedroht wird, wenn der Wind so schief darüber streicht, dass die Böschungslinie in der Vertikalebene der Windrichtung eine geringe, etwa 5—10 malige Anlage zeigt. Auffallend der Verwehung preisgegeben erscheint die Bahnkrone an schroffen Uebergängen der Einschnitte jeglicher Tiefe in die anstossenden Dämme, d. h. an den sogenannten „Auskeilungen“, da hier — abgesehen von der geringen Tiefe des auslaufenden Einschnitts — der Windstrom gegen den windleeren Einschnitt hinein ablenken und seinen mitgeführten Schnee fallen lassen wird.

Geht die vom Winde durchströmte Ebene plötzlich in eine sanft geneigte Fläche bis etwa 15 pCt. über, so wird sich der Windstrom derselben anschmiegen; bei stärkerer Neigung wird aber eine grössere Schneemasse bergab getrieben und am Fusse der schiefen Fläche angestaut, so dass mithin ein unterbrechender Einschnitt einer viel rascheren Verwehung preisgegeben erscheint, ausgenommen den Fall, dass die Bahnkrone bis zur Ablenkungslinie des Windstriches reicht.

---

*) „Die Schneewehen und die Mittel zu ihrer Unschädlichmachung. In besonderer Beziehung zu den Eisenbahnanlagen.“ Von C. Fries; mit 10 Tafeln, Erlangen 1848.

Eine lehrreiche, von uns z. Th. benutzte einschlägige Abhandlung von Prof. Dr. E. Winkler in Wien findet sich im vierten Bande von Heusinger v. Waldegg's Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik“, Cap. XVII.

Stösst der Wind gegen eine plötzlich, aber sanft ansteigende Fläche, so werden die im Windstrome enthaltenen Schneetheile, da die Winkel, welche jeder abprallende Windstrom mit der nächst höheren horizontalen Windschicht bildet, sehr kleine sind, ziemlich parallel zum Terrain emporgetrieben. Steigt letzteres aber stärker an, etwa mit $1^1/_2$ bis 1 maliger Anlage (unter einem Winkel von 33 bis 45 Grad), so werden jene Kräftewinkel gross, die Windschichten prallen zurück und es häufen sich die von ihnen mitgeführten Schneetheile am Fusse der ansteigenden Fläche an. Diese Erscheinung beobachten wir an den **Eisenbahndämmen.** Am Fusse der dem Winde zugekehrten Dammböschungen setzt sich der zurückprallende Schnee solange ab, bis die Oberfläche der Schneeablagerung eine bestimmte Neigung von weniger als 1 : 1 oder $1 : 1^1/_2$ erlangt hat; alsdann schmiegt sich der Windstrom der so gebildeten Schneefläche an, wirbelt an der Dammkante empor und fegt den Schnee über das Gleise hinüber, welcher sich auf der andern Dammböschung anhäuft, während die Dammkrone selbst unter der Wirkung der horizontalen Windschichten schneefrei bleibt. Hieraus ergibt sich die durch Erfahrung bestätigte Thatsache, dass niedere wie hohe Bahndämme unter gewöhnlichen Umständen nicht verwehen können. Aussergewöhnliche örtliche Ursachen vermögen allerdings Verwehungen von Dämmen zu begünstigen, z. B. Wirbelbewegungen der Luft an ausnehmend hohen, ein Thal quer durchsetzenden Dämmen, oder unachtsames Anhäufen weggeschaufelten Schnees auf der Dammkrone (siehe weiter unten). Die einzigen gefährlichen Stellen auf Dämmen bilden die in Deutschland ursprünglich leider mit gewisser Vorliebe angewendeten Wegübergänge in Höhe der Bahn, wo die Schrankenpfosten oder die Verschneidungen der mehrfachen Böschungen häufig lästige Verwehungen der Bahnkrone verursachen, die jedoch durch entsprechendes Zurücksetzen der Schranken, durch Ausfüllung der Winkel zwischen den Anfahrten und dem Bahnkörper u. s. w. vermindert werden können.

Die im vorigen Absatze erklärte Erscheinung des Rückprallens der Windschichten an windzugekehrten schiefen Ebenen macht sich beträchtlich fühlbar in den **„Eisenbahnanschnitten“** an Berggehängen. Hier staut sich der gegen die angeschnittene Böschung getriebene Schnee unfehlbar am Fusse derselben und mit dem bestimmten Oberflächenwinkel an, und das Gleise kann, wenn der Böschungsfuss nicht weit genug von ihm entfernt ist und der Böschungswinkel die bereits erwähnte Grenze übersteigt, bald zugeweht sein; dabei wird auch die Schneemasse mit der wachsenden Steilheit der Anschnittsböschung zunehmen und bei senkrechten Fels- oder Mauerwänden das höchste Mass erreichen.

Schliesst sich an einen Einschnitt auf der Windseite ein niederer Damm so an, dass dessen windabgekehrte Böschung mit der Einschnittsböschung eine einzige Fläche bildet, oder dass zwischen Damm und Einschnitt nur ein schmales Banquett bleibt, wie beispielsweise bei falsch angelegten **Schneeschutzdämmen**, so muss der Schnee, weil dann die unteren Windschichten wurfartig über den niederen Damm fegen, viel weiter in den Einschnitt hineingeworfen werden, als es beim Nichtvorhandensein des Dammes der Fall wäre. Ganz dasselbe gilt, wenn wir uns an Stelle des dem Einschnitte vorgelegten Dammes eine senkrechte Wand, gleichviel ob mit Zwischenräumen oder ohne solche, denken, denn stets wird eine solche Wand durch den auf der Windseite abgelagerten Schnee in eine dichte Wand umgeschaffen werden.

Verwehungen von **Bahneinschnitten, welche in der Richtung des Schneesturmes** liegen, sind nicht leicht zu befürchten, da der Schnee einfach hindurchgefegt wird; allerdings lagert sich, wenn ein Einschnitt in einer schärferen Krümmung liegt, der Schnee an der konkaven Böschung ab, jedoch bleibt bei den auf unseren Haupteisenbahnen üblichen, mässigen Krümmungshalbmessern wenigstens die Bahnkrone unbelästigt. Schliesst sich an eine Station ein nahezu in der Windrichtung liegender Einschnitt an, so kann, besonders wenn dieselbe im Abtrage sich befindet, infolge ihrer allmählichen Verengung eine namhafte Schneemenge in den Einschnitt hinein treiben.

Die baulichen Vorkehrungen zur Verhütung von Schneeverwehungen der Bahnkrone, welche auf betriebenen Bahnen auch noch nachträglich angeordnet werden können, betreffen nach den obigen Erörterungen in der Regel lediglich die von den herrschenden Winterstürmen überkreuzten Einschnitte bezw. Anschnitte und sind hauptsächlich dreierlei Art.

1. Am wirksamsten bei Einschnitten bis zu $1^1/_2$ m Tiefe ist — soweit es die Rücksichten auf die Kosten der Erdarbeiten und des Grunderwerbes erlauben — das Abflachen der Böschungen auf der windabgekehrten Bahnseite mit einer mindestens fünfmaligen Anlage, wodurch ein Anschmiegen des Windstromes an die so gebildete schwach geneigte Ebene möglichst erreicht und eine Schneeablagerung auf Böschung und Bahnkrone verhindert wird. Einschnittsböschungen von der meist üblichen $1^1/_2$ maligen Anlage sind dort, wo erfahrungsgemäss häufig Schneewehen vorkommen, unbedingt zu steil. Mitunter wird es bei flachen Einschnitten in sanft ansteigendem Gebiet, wo der herrschende Wind von der Thalseite kommt, mit geringen Erdarbeiten bezw. Ausschlitzungen möglich sein, die Bahnkrone in den Windstrom zu legen oder sie wenigstens dem letzteren thunlichst zu nähern. Hierdurch wird der Einschnitt in einen flachen Anschnitt verwandelt. In stark geneigtem Terrain allerdings können Anschnitte, deren Bergböschung Schneestürmen ausgesetzt sind, wegen der unvermeidlichen Rückströmungen nur schwer gegen Verwehungen geschützt werden.

2. Man erweitert das Profil der Einschnitte bezw. der Anschnitte unter Verbreiterung ihrer Sohle, wie es z. B. beim Bau der Berlin-Anhalter und der Magdeburg-Leipziger Bahn geschah. Dieses Mittel ist jedoch für einen nachträglichen Schneeschutz betriebener Bahnen weniger zu empfehlen. Hingegen kann manchmal da, wo die Winde gegen einen schneegefährdeten Einschnitt oder Anschnitt hin thalabwärts ziehen, durch Herstellung einer entsprechend breiten Terrasse oder Berme am obern Theile der vom Winde weggeneigten Böschung ausgiebiger Raum zur unschädlichen Ablagerung des Schnees geschaffen werden.

3. Man bildet in bestimmter Entfernung vor dem zu schützenden Einschnitte windleere, ausserhalb des Windstromes liegende Lufträume, in welche sich die Schneetheile des Windes entleeren, bevor sie in die Vertiefung gelangen. Hierzu dienen künstliche Wände, die sog. „Schneewehre“ parallel zur Einschnittsachse auf der Seite des vorherrschenden Windes, hinter denen sich der Schnee abzulagern hat und welche bald aus Erddämmen oder Bruchsteinmauern, bald aus Latten- oder Bretterwänden (letztere erreichen im Karstgebirge bis zu 6 m Höhe), bald in Zäunen aus eng verflochtenen und mit Eisendraht gebundenen Bohnenstangen, meistens aber aus sog. lebendigen Hecken bestehen. In Norddeutschland findet man häufig Schneepallisaden aus alten gebrauchten Bahnschwellen, die senkrecht und dicht neben einander in den Boden getrieben werden, mit grossem Vortheil ausgeführt.

Erddämme und Steinmauern (Trockenmauerwerk in Moos) sind nur dort angezeigt, wo überschüssiges Abtragsmaterial bezw. Steinmaterial in nächster Nähe der betreffenden Einschnitte zur Verfügung steht. Uebrigens kann ein solcher Damm vortheilhaft auch aus einem hinter ihm ausgehobenen Graben aufgeworfen werden. Bretterwände, welche nur im Winter stehen bleiben, so dass das Grundeigenthum, auf dem sie errichtet wurden, in der guten Jahreszeit anderweitig benutzt werden kann, sind in Gegenden mit vielen Sägemühlen verhältnissmässig billig aus sog. Ausschussbrettern herzustellen. Die besten und auf die Dauer wohlfeilsten Schneewehre sind die lebendigen Hecken aus Weissdorn, Hainbuchen, Fichten oder anderen Holzarten, die in dem betreffenden Boden am besten fortkommen. Weissdorn verwächst sehr dicht und hält die Beastung bis zum Boden herab, was ja für Schneeschutzwände ein Haupterforderniss ist. Das Astwerk der im Sommer laubreichen Hainbuchenhecken wird im Winter nach unten zu etwas lichter. Akazienhecken verwachsen nicht sehr eng, gedeihen aber selbst in schlechtem Boden. Die Fichtenhecke wird bei sorgsamer Pflege ausserordentlich dicht, bleibt im Winter unverändert und grün, wächst jedoch nur langsam heran. Heckenpflanzungen jeglicher Art verlangen die Erfüllung zweier Bedingungen: Erstens sind die für eine Hecke bestimmten Pflanzen in zwei Reihen von etwa $^1/_2$ m Abstand und „verschränkt“ zu setzen; zweitens sind die Hecken behufs Erhaltung ihrer Ausmessungen und Dichtermachung zur Winterszeit — nie aber in der Zeit des Wachsthums — regelmässig und scharf mit der Heckenscheere zu beschneiden. Während des Heranwachsens stellt man die Heckenpflanzen zweckmässig in den Schutz vorläufiger „Schluchterwerke“ aus Pfählen, Latten oder Stangen auf die Dauer von 4—5 Jahren.

Die Stellung der Schneewehre zu ihren Einschnitten muss je nach den Boden-, Wind- und Schneeverhältnissen in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung der Theorie der Schneewehen genau erwogen werden. Bei fehlerhafter Anlage können sie leicht grade das in erhöhtem Masse bewirken, was sie verhüten sollen, insbesondere, wenn das Banquett zwischen Wehr und Einschnitt zu schmal ist oder gar gänzlich fehlt. Fälle solcher Art dürften nicht zu den Seltenheiten gehören. Im allgemeinen wird eine Wehrhöhe von 1—2 m genügen; die Breite des Banquetts soll etwa das 4—6 fache der Wehrhöhe betragen. Bei übergrosser Banquettbreite wird der beabsichtigte windstille Raum hinter dem Schneewehre nicht vollständig zur Schneeablagerung ausgenützt sein. An den tieferen Stellen des Einschnitts kann die Wehrhöhe entsprechend abnehmen, je nachdem auch ganz verschwinden. In aussergewöhnlich schneebefallenen Gegenden können unter Umständen auf der Windseite allein 2 Parallelwehre geboten sein, zwischen welchen sich der Schnee des über sie streichenden

Windstromes zum grössten Theile gleichsam wie in einer Grube absetzt, ehe er den Einschnitt erreicht. Wehen die Winde vorherrschend in einer zum Einschnitt schiefen Richtung, so kann ein koulissenartiges Aufstellen einzelner Wehre angezeigt sein. Wechseln örtlich die Stürme in ihrer Richtung, so erheischen selbstverständlich beide Seiten des betreffenden Einschnittes Schneewehre. Bei den Uebergängen schneegefährdeter Einschnitte in Aufdämmungen genügt es nicht, den Einschnitt allein durch Schneewehre zu schützen, es sind vielmehr die letzteren soweit (etwa um 10—15 m) zu verlängern und allenfalls mit Flügeln zu versehen, dass der Schnee selbst nicht in schräger Richtung in den Einschnitt gelangen kann. Da, wo ein Wehr behufs Durchführung eines Weges durchbrochen werden muss, ist an der betreffenden Stelle ein bei Schneesturm zu schliessendes Thor anzubringen.

Besondere Beachtung verdienen die gewöhnlichen, zur Abgrenzung des Bahneigenthums, aus bahnpolizeilichen Gründen, oder — was nicht so selten, namentlich auf Stationen — lediglich zur Zierde errichteten Hecken- oder Zauneinfriedigungen, welche thatsächlich, wie die Erfahrung lehrt, manchmal der Schneeverwehung der Bahn geradezu Vorschub leisten. Vornehmlich können in Stationen die nahe an dichten Einfriedigungen vorbeiziehenden Gleise schnell und kräftig theils durch Rückprall der schneebeladenen Windschichten an der Heckenwand, theils durch Niederschlag des Schnees in dem windleeren Raume, je nachdem jene Gleise an der Windseite beziehungsweise an der Leeseite der Einfriedigung liegen, verweht werden. Ueberall, wo auf freier Bahnstrecke oder auf Stationen lästige Schneeverwehungen durch Anlagen obengenannter Art vorgekommen sind, sollten die gefährlichen Einfriedigungen entweder beseitigt, entsprechend verlegt oder durch minder dichte Zäune oder Geländer ersetzt werden. In obigem Sinne dürfte sich vielleicht eine kurzgefasste Ergänzung des die Einfriedigungen behandelnden § 48 der „Technischen Vereinbarungen" des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen empfehlen.

Das öfter in Vorschlag gebrachte Bepflanzen der Bahnböschungen mit Strauchwerk oder Bäumen „zum Schutze gegen Schneeverwehungen" ist, wie aus der Theorie der letzteren leicht erklärlich, bei tiefen Einschnitten sowie bei Dämmen überhaupt nicht nöthig, bei flachen Einschnitten aber durchaus unstatthaft, hingegen wird das Bepflanzen vorhandener Schneedämme meist nur vortheilhaft wirken.

Schliesslich dürfte in Anbetracht der neuerdings deutlich zu Tage getretenen Wichtigkeit zweckentsprechender Schneeschutzanlagen noch die Frage aufzuwerfen sein, ob nicht für den § 50 der „Technischen Vereinbarungen", welcher lautet:

> „Auf Vorkehrungen zur Vermeidung von Schneeverwehungen und Schneeverschüttungen ist schon bei Anlage der Bahn Rücksicht zu nehmen."

eine, insbesondere auf die nachträgliche Verbesserung und bedarfsgemässe Vermehrung von Schneewehren auf den bereits betriebenen Bahnen hinzielende Erweiterung wünschenswerth sei?

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen:

Benutzung von Hilfsrouten bei Schneeverwehungen.

Durch Erlass vom 23. Dezember v. J. hat der Herr Arbeitsminister die Vorschriften über die Benutzung von Hilfsrouten bei Zugverspätungen durch die mit direkten Billets reisenden Personen auch da für anwendbar erklärt, wo es sich um Betriebsstörungen durch Schneeverwehungen handelt. Für Fälle der letzteren Art ist jetzt durch Erlass vom 14. d. Mts. versuchsweise gestattet worden, dass diese Erleichterung, ohne Mehrzahlung auch Hilfsrouten zu benutzen, nicht nur den schon unterwegs befindlichen Reisenden gewährt wird, sondern auch solchen Reisenden, welche die Fahrt nach einer direct nicht zu erreichenden Station erst antreten wollen. Bei Schneeverwehungen ist daher, wenn Personenzüge überhaupt noch abgehen, der Verkauf direkter Billets nicht zu unterbrechen und den Reisenden unter Hinweis auf die gesperrten Strecken zu überlassen, ob sie es unternehmen wollen, auf dem direkten Weg der Bestimmungsstation wenigstens näher zu kommen oder ob sie von vornherein eine Hilfsroute zu benutzen vorziehen.

Eisenbahnvorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Hermeskeil nach Wemmetsweiler zur Fortsetzung der genehmigten Eisenbahn Trier-Hermeskeil beauftragt worden.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Triptis oder einem sonst geeigneten Punkte der Gera-Eichichter Eisenbahn über Ziegenrück und Lobenstein nach Blankenstein beauftragt worden.

Neuer Tarif der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die am 1. Juli v. J. neu eingeführten Billetpreise für die Berliner Stadtbahn werden bereits im nächsten Monat wieder aufgehoben. Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin treten mit dem 1. April d. J. an Stelle der gegenwärtigen Personengeldtarife für den Stadt-, Stadtring- und Ringbahnverkehr, sowie auch für den Verkehr mit der Station Grunewald neue Tarife in Kraft, durch welche die seitherigen Preise vielfache Ermässigungen erfahren. Im Verkehr mit der Station Grunewald treten jedoch einige Erhöhungen ein. Die mit dem 1. April d. J. in Kraft tretenden Ermässigungen üben auf die bis dahin im Stadt-, Stadtring- und Ringbahnverkehr ausgegebenen Abonnements keine Rückwirkung aus.

Verlegung der Berlin-Stettiner Eisenbahn zwischen Berlin und Pankow.

Der Vorlage, über die Verlegung der Berlin-Stettiner Eisenbahn zwischen Berlin und Pankow, welche dem Preussischen Landtage zugegangen ist, entnehmen wir folgende Angaben: Die Berlin-Stettiner Eisenbahn, deren erste Theilstrecke im Jahre 1842 eröffnet ist, hat ihre Lage innerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin seit ihrer Erbauung im wesentlichen unverändert beibehalten. Sie kreuzt beim Austritt aus ihrem hiesigen Bahnhof die Liesen-, Garten- und Ackerstrasse, an deren gemeinschaftlichem Treffpunkt und weiterhin im Stadttheil Gesundbrunnen die Badstrasse, die Bellermannstrasse und die Strasse 76/1, sämmtlich in Schienenhöhe, woraus unter den vorliegenden örtlichen und Verkehrsverhältnissen Störungen und Gefahren erwachsen, deren Beseitigung vom Standpunkte der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs wie des Strassenverkehrs, von den Betheiligten seit Jahren lebhaft angestrebt wird und als ein unabweisbares Bedürfniss anerkannt werden muss. Der Strassenverkehr ist auf dem Uebergang am Kreuzungspunkte der Liesen-, Garten- und Ackerstrasse und auf demjenigen der Badstrasse in einzelnen Tagesstunden sehr bedeutend, so dass die häufigen, bei der Durchfahrt der Bahnzüge stattfindenden Sperrungen schon seit Jahren als äusserst störend empfunden werden. Behufs Milderung der Missstände auf dem erstgenannten Uebergang ist schon früher das Rangiren über die Strassenkreuzung bahnseitig verboten, obgleich dadurch die Zusammensetzung der Güterzüge bei der geringen Längenausdehnung des Bahnhofs erheblich erschwert worden ist. Diese Massregel reicht jedoch zur Zeit nicht mehr aus, da infolge des Anwachsens des Verkehrs und der Einführung der Nordbahnzüge in den Stettiner Bahnhof der Bahnverkehr sich so gesteigert hat, dass zu Zeiten innerhalb 24 Stunden 108 Züge den Uebergang kreuzen. Auch die andern genannten Planübergänge werden in Zeiten starken Eisenbahnverkehrs von täglich 68 Personen- und Güterzügen befahren, und zwar den Anforderungen des Verkehrs entsprechend meist in Tageszeiten, in denen auch der Strassenverkehr am lebhaftesten zu sein pflegt. Zur Beseitigung der hiermit verbundenen Uebelstände ist vom Magistrat zu Berlin die gänzliche Aufhebung des Stettiner Bahnhofes und die Verlegung des auf demselben abzuwickelnden Verkehrs nach einem der westlicher gelegenen Bahnhöfe, dem Hamburger oder dem Lehrter Bahnhofe, lebhaft befürwortet worden. Abgesehen davon, dass durch die Aufhebung des Stettiner Bahnhofes die Interessen sowohl der betreffenden Stadtgegend, als auch eines Theils des Nieder-Barnimer Kreises leiden würden, haben die eingehendsten Untersuchungen ergeben, dass zur Aufnahme des gesammten Verkehrs des Stettiner Bahnhofs neben dem bereits vorhandenen Verkehr der Lehrter und Hamburger Bahn nicht einmal jene beiden Bahnhöfe zusammengenommen ausreichen, und dass auch schon allein der Verlegung des Personenverkehrs der Stettiner und Nordbahn nach dem Lehrter Bahnhofe sehr erhebliche Betriebsschwierigkeiten entgegenstehen würden. Sowohl aus diesem Grunde als auch im Hinblick auf die sehr beträchtlichen Kosten hat von der Weiterverfolgung jenes Gedankens Abstand genommen werden müssen. Ueberdies würden, wenn nur die Verlegung des Personenverkehrs erfolgte, die Uebelstände auf dem Liesenstrassen-Uebergange wegen des auf dem Stettiner Bahnhof verbleibenden Güterverkehrs statt einer vollständigen Beseitigung nur eine Milderung erfahren und die gänzliche Beseitigung doch nur eine Frage der Zeit sein. Es ist daher in Aussicht genommen, den Liesenstrassen-Uebergang durch die Anlage einer Strassenunterführung unter der Stettiner Bahn zu ersetzen und die letztere auf der weiteren Strecke bis in die Nähe von Pankow unter Vermeidung von Strassenkreuzungen in Schienenhöhe vollständig zu verlegen, weil nach dem Ergebniss der angestellten Untersuchungen von einer Unter- oder Ueberführung der die Bahn auf jener Strecke kreuzenden

Strassen wegen der ungünstigen örtlichen Verhältnisse abgesehen werden muss. Demgemäss wird beabsichtigt, die Gleise der Berlin-Stettiner Bahn in der Nähe von Pankow aus der jetzigen Lage in südlicher Richtung nach dem Bahnhofe Gesundbrunnen der Berliner Ringbahn hin abzuschwenken und sodann mittelst Unterführungen unter der Ringbahn, der Badstrasse und der Wiesenstrasse hindurch, sowie mittelst Ueberführung über die an dem gemeinschaftlichen Kreuzungspunkt entsprechend zu senkende Liesen-, Garten- und Ackerstrasse hinweg nach dem Stettiner Bahnhof zu führen. Zugleich muss für die Berliner Nordbahn, deren Personenzüge den Stettiner Bahnhof mitbenutzen, an Stelle des bestehenden Anschlusses an den Bahnhof Gesundbrunnen ein anderer zweigleisiger Bahnanschluss hergestellt werden, welcher neben den neuen Gleisen der Stettiner Bahn bis in die Nähe der Kreuzung mit der Ringbahn, wo sich beide Gleispaare mit einander vereinigen, geführt werden soll. Unmittelbar vor der Vereinigung ist bei Gesundbrunnen eine gemeinschaftliche Personenstation für beide Bahnen und die Ringbahn in Aussicht genommen. Es wird vorausgesetzt, dass die Stadt Berlin 1. das für die Ausführung in Anspruch zu nehmende Terrain des Humboldthains sowie dasjenige der ihr gehörigen, durch die geplanten Aenderungen entbehrlich werdenden Strassentheile, welche für Eisenbahnzwecke erforderlich werden, unentgeltlich an die Eisenbahnverwaltung überlässt; 2. auf Entschädigungsforderungen an der Aenderung oder Aufhebung von Strassenanlagen verzichtet; 3. einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Beitrag von 1 000 000 *M.* zu den Baukosten leistet. Da die gesammten Baukosten mit Ausschluss der vorstehend zu 1 erwähnten Grundflächen auf 5 500 000 *M.* veranschlagt sind, so bleiben nach Abzug des vorbezeichneten seitens der Stadt Berlin zu leistenden Zuschusses in Höhe von 1 000 000 *M.* noch 4 500 000 *M.* staatsseitig aufzuwenden. Dieser Ausgabe wird voraussichtlich eine aus der Veräusserung der durch die Verlegung der Berlin-Stettiner Bahn frei werdenden Grundstücke zu erwartende Rückeinnahme von etwa 800 000 *M.* gegenüberstehen.

Dampfstrassenbahn Gross-Lichterfelde-Seehof-Teltow bei Berlin.

Der „Voss. Ztg.“ wird berichtet, dass am 10. d. Mts. seitens des Regierungspräsidenten die Erlaubniss zur Anlage der Dampfstrassenbahn „Gross-Lichterfelde- (Anhalter Bahnhof) Seehof-Teltow“ ertheilt worden ist, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten die Entscheidung getroffen hat, dass die Bahn nicht unter das Gesetz vom 3. November 1838 zu stellen sei. Die Führung der Bahn (einer normalspurigen Dampfbahn für Personen- und Güterverkehr) durch die Stadt Teltow hindurch ist wegen der vielen Krümmungen abgelehnt, dagegen empfohlen worden, die Bahn südlich um Teltow herumzuführen, um sie dann wieder auf die Kreischaussee zu bringen und womöglich bis Klein-Machnow-Stahnsdorf fortzusetzen. Ein Uebelstand ist mit dieser neuen Linienführung verbunden, indem von der Bahn 16—18 kleinere, bisher zu Gartenland benutzte Parzellen durchschnitten werden, deren Besitzer, wie dies meist zu geschehen pflegt, auf hohe Entschädigung hoffen; übertriebene Forderungen werden jedoch durch das Enteignungsverfahren, welches der Gesellschaft zugesichert ist, verhütet. Wenn es die Witterung erlaubt, werden die Bauten so zeitig begonnen werden, dass im kommenden Sommer die Bahn befahren werden kann. Für die Sommermonate sind täglich je 10 Züge hin und zurück in Aussicht genommen, ausserdem je ein Arbeiterzug früh und Abends, für dessen Benutzung ein Wochenabonnement eingerichtet werden soll.

Holsteinische Marschbahn.

In der kürzlich in Glückstadt abgehaltenen Generalversammlung der vorgenannten Bahn wurden die vorgeschlagenen Statutenänderungen angenommen. Aus denselben hebt die „Voss. Ztg.“ betreffs der Gewinnvertheilung folgendes hervor: Unter die Aktionäre wird nicht der aus der Vermögensbilanz sich ergebende Gewinn, sondern nur dasjenige vertheilt, was sich nach der Gewinn- und Verlustrechnung als reiner Gewinn des Betriebes der Bahn ergibt, und auch dieser Gewinn unterliegt nicht der Vertheilung, wenn die Vermögensbilanz einen Verlust ergibt. Unter dieser Voraussetzung wird über die Betriebseinnahmen in der früher festgesetzten Weise verfügt.

Mülheimer Dampfschifffahrts - Aktiengesellschaft Mülheim a/Rhein.

Unter dieser Firma ist in das Handelsregister in Köln eine neue Aktiengesellschaft eingetragen worden, welche die Dampfschifffahrt für Personen-, Güter- und Schleppverkehr auf dem Rhein, und zwar insbesondere auf den Strecken Köln-Bonn und Köln-Hitdorf, andere Strecken aber nicht ausgeschlossen, zu betreiben beabsichtigt. Das gesammte Aktienkapital von 384 000 *M.* wurde von den Gründern übernommen, welche dafür sieben Dampfboote, eine Anzahl Landungsbrücken und verschiedene Materialien in die Gesellschaft einbrachten.

Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrath der Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 6 pCt. pro rata temporis in Vorschlag zu bringen; ausserdem sollen 75 000 *M.* zu Abschreibungen benutzt werden. Der Abschluss ergibt einen Gesammt-Bruttogewinn von 9,2 pCt.

Eisenbahnprojekt Kaiserslautern-Worms.

Das Komitee für Herstellung der sogenannten Eisthalbahn, d. i. für eine direkte Linie von Kaiserslautern nach Worms, hat, wie die „Frankf. Ztg.“ mittheilt, die derselben entgegenstehenden Schwierigkeiten noch nicht zu überwinden vermocht. Der Werth des Projektes hat auch innerhalb der Bayerischen Staatsregierung Anerkennung gefunden, aber die praktische Ausführung stösst auf entschiedene Bedenken, weil man in München durch eine solche neue, mit den bestehenden Strecken der Pfälzischen Eisenbahnen in Wettbewerb tretende Linie den Staats-Garantiezuschuss zu vergrössern fürchtet. Nun sind ja aber jetzt bereits drei Theilstrecken im Betriebe: Kaiserslautern-Enkenbach (16,5 km), Eisenberg-Grünstadt (9 km) und Offstein-Worms (11 km). Zu bauen bleiben noch die Strecke Eisenberg-Enkenbach (16,06 km), welche das Darmstädter Eisenbahnkonsortium mit 1 775 000 *M.* veranschlagt, und Grünstadt - Offstein (Grenze) mit 6,25 km und 400 000 *M.* Kostenanschlag. Durch Herstellung dieser beiden Linien würde einerseits ein industriell hoch entwickeltes Gebiet dem grossen Verkehr angeschlossen (Thongräberei und Fabriken, Eisenwerke, Zucker- und Papierfabriken u. s. w.), andererseits die kürzeste Verbindung des Saarreviers mit dem schiffbaren Theile des Rheins und mit dem Main hergestellt. Der Bau ist aber einzig mit den Pfälzischen Bahnen bezw. unter Zustimmung der Bayerischen Regierung zu erwarten, und wenngleich die Scheu vor Belastung mit neuen Linien ohne im Voraus gesicherte Rentabilität sehr erklärlich ist, so hofft man in den interessirten Kreisen doch, dass die steigenden Mehreinnahmen der Pfälzischen Bahnen und die daraus folgende Verminderung des Garantiezuschusses, in Verbindung mit den Verkehrsaussichten einer Ausfüllung der Lücken auf der direkten Linie Kaiserslautern-Worms auch in München zu Gunsten der Ausführung des Projektes wirken werden.

Hochbahn Elberfeld-Barmen.

Die Erbauung einer Hochbahn zwischen Elberfeld und Barmen ist nach der „Elberfelder Ztg.“ dadurch angeregt, dass die beiden Wupperstädte ähnlich wie Newyork ihre Ausdehnung in einer einzigen Hauptrichtung besitzen, nämlich längs der Ufer der Wupper. Diese Längenausdehnung der beiden Städte erreicht etwa zwei Drittel der Länge Newyorks und kommt dem grössten Durchmesser Berlins gleich. Die Verhältnisse liegen also hier für die in Rede stehende Bahn so günstig wie irgend in einer kleineren Stadt möglich. Bei der durchschnittlichen Enge der Strassen ist es nicht statthaft, die Bahn in diese selbst zu verlegen, besonders da die breiteren Strassen schon durch Pferdebahnschienen besetzt sind. Es schien daher die Benutzung der Wupper angezeigt, welche sich aber auch wegen ihrer den Hauptverkehrsadern fast überall nahe bleibenden Lage sowie wegen ihrer Breite als vorzüglich zu diesem Zwecke geeignet erweist. Die Herstellungskosten für den in Berlin ausgearbeiteten Entwurf sind auf $5^1/_2$ Millionen Mark veranschlagt; die Verzinsung der Anlage wird auf $4^1/_2$ pCt. berechnet. Dieser Anschlag soll von der projektirenden Firma in allen seinen baulichen Theilen garantirt sein. Die Ausführung ist als ein eiserner auf Pfeilern ruhender Aufbau in der Wupper gedacht, auf welchem das Gleise ruht. An 14 Stellen sind Bahnhöfe vorgesehen, welche von den Wupperbrücken aus mittelst Treppen zu erreichen sind. Die Bahn liegt $5^1/_3$ m über dem Brückenpflaster. — Der Betrieb ist, da es an sicheren elektrischen Systemen vorläufig noch fehlt, mit Dampf gedacht; jedoch liegen angeblich von anderer Seite schon Angebote für einen elektrischen Betrieb vor.

Deutsch-Russische Handelsbeziehungen.

Dem Jahresberichte des Vorsteheramtes der Königsberger Kaufmannschaft entnimmt die „Voss. Ztg.“ über die Gestaltung, welche die Deutsch - Russischen Handelsbeziehungen in dem abgelaufenen Jahre genommen haben, die folgenden Mittheilungen. Ebensowenig wie in den Vorjahren kann von einer Besserung dieser Beziehungen berichtet werden; nach verschiedenen Richtungen hin haben die betreffenden Verhältnisse wiederum sogar eine Verschlechterung erfahren. Wie der Bericht betont, tritt die Tendenz, unser natürliches Handelsgebiet im östlichen Nachbarreiche uns zu entreissen, auf Russischer Seite immer schärfer hervor. Es geht dies aus der Handhabung der Russischen Zollpolitik, die fortwährend Tarifänderungen und belästigende Vorschriften zur Durchführung bringt, aufs klarste hervor. Der Absatz Deutscher Produkte nach Russland wird dadurch ausserordentlich erschwert. Am

empfindlichsten aber, so führt der Bericht weiter aus, werde der Deutsche Handel nach Russland durch die Tarifpolitik der Russischen Eisenbahnen beeinträchtigt, die das Ziel verfolge, durch billigere Tarife die Russische Getreideausfuhr und auch die Einfuhr nach Russland von den Deutschen Hafenplätzen ab und über die Russischen zu lenken. Bisher seien diese Vergünstigungen hauptsächlich Libau, dessen Handel dadurch einen ungeahnten Aufschwung genommen, und dessen Konkurrenz dem Königsberger Platze im höchsten Grade empfindlich geworden sei, zu Gute gekommen. Neuerdings bemüht sich die Russische Regierung, Odessa zu einem bevorzugten Mitbewerber zu machen. Zu diesem Zwecke sind die Tarife, insbesondere die Getreidefrachten nach Odessa bedeutend ermässigt worden. So bezahlen beispielsweise die an der Deutschen Grenze gelegenen Russischen Eisenbahnstationen eine niedrigere Fracht nach Odessa als die dem letzteren Platze näher gelegenen Stationen. Die Ablenkung des Getreideverkehrs nach Odessa ist durch diese Massregel zur Thatsache geworden. Wie sehr der Königsberger Verkehr dadurch geschädigt worden ist, geht aus dem Umstande hervor, dass dem Königsberger Platze im Jahre 1885 noch 385 020 t Getreide aus Russland zugeführt wurden, im Jahre 1886 nur 123 314 t. Die Russische Getreideausfuhr hat zwar im Vorjahr überhaupt abgenommen, und darauf dürfte zum Theil auch der Rückgang des Königsberger Getreideverkehrs zurückzuführen sein, aber nur zum Theil, denn in den Russischen Hafenplätzen hat die Getreideausfuhr keineswegs in einem solchen Masse abgenommen; in St. Petersburg wurde sogar mehr verschifft, als im Jahre 1885.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Nach dem Rechnungsabschluss des Jahres 1886 bringt die Verwaltung die Vertheilung einer Dividende von 10 pCt. in Vorschlag. Das Ergebniss ist durch die grosse Konkurrenz, welche im letzten Halbjahre durch die Pferdeeisenbahnen im Innern der Stadt entstanden ist, beeinträchtigt worden. Die 11 Linien, welche die Gesellschaft befährt, haben jetzt eine Gesammtlänge von 51 420 m; täglich waren 115 Wagen gegen 114,8 im Vorjahre, in Betrieb, welche in 418 481½ Doppeltouren 3 982 700 km zurücklegten, pro Tag und Wagen durchschnittlich 94,88 km gegen 95,33 km im Vorjahre. An Personen wurden 1886 zusammen 15 772 052 gegen 15 853 222 im Jahre 1885 oder durchschnittlich pro Tag und Wagen 376 Personen gegen 378 im vorigen Jahre befördert.

Vereinnahmt wurden 1 833 365 ℳ (1885 1 862 633 ℳ), durchschnittlich pro Tag und Wagen 43,68 ℳ (1885 44,45 ℳ), gegen das Vorjahr weniger 29 267 ℳ. Bei einem durchschnittlichen täglichen Bestande von 1 232 Pferden wurden im ganzen 449 680 Tagesrationen verausgabt. Die Kosten einer Ration stellten sich auf 1,33 ℳ gegen 1,31 ℳ im Jahre 1885. Die Ausgaben für Hafer, Mais, Heu und Stroh beliefen sich auf 598 960 ℳ gegen 576 598 ℳ im Vorjahr.

Die Gesammteinnahmen betrugen 1 875 536 ℳ, die Gesammtausgaben 1 274 737 ℳ, es ergibt sich mithin ein Bruttogewinn von 600 799 ℳ, wovon 300 396 ℳ zu Abschreibungen verwandt wurden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Kombinirbare Rundreisebillete. Die geschäftsführende Direktion hat zum Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete den V. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 10. d. Mts. eröffnete, zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke — rechtsrheinischen — zu Köln (Betriebsamt Wanne-Bremen) gehörige, 26 km lange Bahnlinie untergeordneter Bedeutung von Münster K. M. nach Warendorf ist nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 771 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 788 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle wegen Beschädigung einer Sendung Obst Gleisdorf-Leipzig (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 851 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 856 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend die in der Zeit vom 1. Oktober 1885 bis dahin 1886 angestellten Festigkeits- etc. Proben (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 858 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eintretenden Belgischen Nicht-Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 19. d. Mts.).

Die Eisenbahnen Nordamerikas im Jahre 1886.*)

Das verflossene Jahr begann mit günstigen Verheissungen und schönen Hoffnungen. Der abwärtsgehende Lauf der Preise und Geschäfte, welcher thatsächlich mit den grossen Ernteausfällen von 1881 begonnen hatte und durch das Uebermass von Eisenbahnbauten sich verschlimmert hatte, erreichte seinen niedrigsten Punkt in 1884 und der ersten Hälfte von 1885, als der Eisenbahnkrieg ihn besonders fühlbar machte für die Eisenbahninteressen. Eine Besserung gab sich in manchen Industriezweigen im Oktober kund, trat beim Jahresanfang 1886 erheblich hervor und von vielen Seiten sah man vertrauensvoll einer grösseren Geschäftsthätigkeit und Preiserhöhung entgegen, wie sie 1880 stattgefunden hatten.

Danach war die Lage nicht gleichartig. Wir hatten bis zum Schlusse des Jahres 1885 mehrere Jahre hindurch nur mässige Ernten gehabt, unsere Ausfuhr war viel geringer gewesen als früher und die Preise für alle landwirthschaftlichen Erzeugnisse und für beinahe alle fabrizirten Waaren standen sehr niedrig. Das Kapital war aber, eingedenk der grossen Steigerung der Preise nach 1878, auf dem Ausschau nach einer Verbesserung und begierig danach, von dem bald gehofften Eintritt derselben Vortheil zu ziehen. Die Kourse von Eisenbahnpapieren gingen fortgesetzt aufwärts in der blossen Hoffnung grösserer Erträge und die Eisenbahnbauten wurden eifrig und in einem gefahrvoll grossen Massstabe in vielen Landestheilen wieder aufgenommen. Die Industriezweige, welche Material und Geräthe für derartige Bauten liefern, besonders die Eisenwerke, hatten ein sehr geschäftsreiches Jahr und die meisten Fabriken erfreuten sich einer zunehmenden Nachfrage und einer gewissen Preissteigerung. Das Land ist jetzt allgemein in Thätigkeit, Arbeitskräfte sind in guter Verwendung und die meisten fabrizirenden Gewerbe ergeben guten Nutzen, manche sogar sehr bedeutenden.

Leider kann dies nicht gesagt werden von den nationalen Industrien im allgemeinen. Die Landwirthschaft, die bedeutendste von allen, verbleibt im allgemeinen uneinträglich, ausgenommen vielleicht im Süden. Die Ernten sind meistens nur leidlich gewesen und die Preise stehen so ausserordentlich niedrig, dass selbst gute Ernten nur mässigen Nutzen bringen. Dies ist nun schon während mehrerer Jahre der Fall gewesen; die Folgen hiervon sind sehr ernste und dürfen nicht unbeachtet gelassen werden bei Beurtheilung der kommenden Geschäftsverhältnisse. Nach dem Herbst 1879, welchem eine Zeit grossen Wohlstandes folgte, hatten die Landwirthe drei reichliche Ernten gehabt, dafür einträgliche, zum Theil selbst hohe Preise erzielt und ihr Bedarf setzte alle Fabriken in Thätigkeit. Jetzt sind die Landwirthe zu grosser Beschränkung ihrer Einkäufe genöthigt. Man hat beobachtet, dass der vorjährige Holzbedarf im Westen für landwirthschaftliche Zwecke sich verringert hat und hauptsächlich zu Häuserbauten und zum Bau von Eisenbahnen und Wagen gedient hat. Die Ausdehnung der bebauten Landfläche ist nicht durch neu hinzugekommene, von den Vortheilen des Landbaues angezogene Landwirthe hervorgerufen, sondern durch früher schon ansässige Besitzer, welche nach und nach mehr wüstes Land unter den Pflug bringen. Die Landwirthschaft bietet jetzt nicht viel Anziehendes für junge, im Mannesalter ankommende Ansiedler und ehe nicht die Preise für landwirthschaftliche Erzeugnisse wieder in die Höhe gehen, darf eine Zunahme des urbar gemachten Landes nur von schon ansässigen Besitzern erwartet werden.

Dass trotz dieser unbefriedigenden Verhältnisse der Landwirthschaft sich die fabrizirenden Gewerbszweige im vorigen Jahre doch so wohl befunden haben, ist bemerkenswerth und es kann keinem Zweifel unterliegen, dass der Landbau, obwohl immer noch der wichtigste Theil unserer Industrie, jetzt verhältnissmässig doch weniger bedeutend ist, als vor 6 Jahren, wie

*) Nach der „Railroad Gazette."

sich dies auch aus den diesbezüglichen statistischen Aufstellungen ergibt.

Die Besserung im Eisenbahnverkehr im Jahre 1886 ist vorzugsweise der grösseren industriellen Thätigkeit zuzuschreiben, welche eine bedeutende Zunahme an Reisen wie an Transportgütern hervorruft. Es haben viel erheblichere Transporte an Eisenerzen, Kokes, Roh- und fabrizirtem Eisen und anderen Materialien für Fabriken und deren Erzeugnissen stattgefunden. Gleichzeitig hatten die meisten Bahnen östlich von Chicago und St. Louis den Vortheil höherer Durchgangsfrachtsätze.

Die Einnahmen waren im Jahre 1885 ungewöhnlich niedrig gewesen. In den 10 Monaten Januar bis Oktober stellte sich die Zu- bezw. Abnahme der Brutto- bezw. Reineinnahmen der berichtenden Bahnen:

	Gesammteinnahmen	Reinerträge
	Zu- bezw. Abnahme gegen das Vorjahr	
bei 73 Bahnen im Jahre 1883 . . .	+ 10,5 pCt.	0,1 pCt.
„ 75 „ „ „ 1884 . .	— 1,7 „	— 7,9 „
„ 81 „ „ „ 1885 . .	— 2,5 „	— 5,0 „
„ 107 „ „ „ 1886 . .	+ 8,4 „	+ 4,8 „

Selbst in 1883 waren die Einnahmen nur gleichmässig mit der Meilenzahl gewachsen, in den nächsten 2 Jahren hatten sich sowohl die Bruttoeinnahmen wie die Reinerträge erheblich vermindert. Es war daher ermuthigend, dass dieser Niedergang mindestens zum Stillstand kam; aber mehr als dies geschah, wie die Mehreinnahme von etwa 32 000 000 D. in 10 Monaten bei 107 Bahnen klar erweist. Dieser Mehrertrag bekundet aber zugleich, dass es die fabrizirenden und Bergwerks-Industrien waren, welche sich am meisten gehoben und dass die Wiederherstellung der Trunkbahnen-Frachtsätze eine bedeutende Rolle bei dem Einnahmezuwachs gespielt haben. Denn der bei weitem grösste Theil dieser Industrie des Landes befindet sich östlich von Chicago und St. Louis und nördlich vom Ohio und Potomac, welches genau das Gebiet ist, in dem die Trunkbahnen-Frachten zur Anwendung kommen. Nun betrugen aber in den ersten 10 Monaten bis Oktober die Einnahmen bei den 48 Bahnen dieses Gebiets:

	1886	1885	Zunahme in Prozent
bei einer Meilenzahl von	24 115	23 380	2,6
Gesammteinnahmen . .	197 031 971 D.	175 200 219 D.	12,5
Einnahmen für die Meile	8 170 „	7 494 „	9,0

während die übrigen 59 Bahnen ausserhalb jenes Gebiets hatten:

	1886	1885	Zunahme in Prozent
Meilenzahl	52 600	50 750	3,8
Einnahmen	214 858 219 D.	204 708 827 D.	5,0
Einnahmen für die Meile	4 085 „	4 033 „	1,3

Danach hatte also nur die erst bezeichnete Gruppe einen bedeutenden Einnahmezuwachs; diejenigen von ihnen, welche östlich vom Ohio liegen, wo sich die Trunkbahnen und jene Industriezweige befinden, gewannen 17¼ Millionen (13½ pCt.); 5 Millionen hiervon kamen allein auf 4 Trunkbahnen. Die Linien westlich und nordwestlich von Chicago nahmen für die Meile nicht mehr ein, als 1885 und die übrigen Bahnen brachten es ebenfalls nur zu mässigen Erträgen.

Während nun die Fabrikindustrien ihren Sitz hauptsächlich in dem vorbezeichneten Theil des Landes haben, sind die Bahnneubauten beinahe nur in den mehr westlich gelegenen Landstrichen und im Süden ausgeführt worden. Die Anregung hierzu ist ebenso gross in dem Lande, wo der Bau vor sich geht, wie bei den Werken, welche die Materialien, Maschinerien und Betriebsmittel liefern und die in Ausführung begriffenen, noch unvollendeten Arbeiten sichern die Fortdauer dieser Anregung mindestens noch auf ein ferneres Jahr. Unzweifelhaft bauen wir schon jetzt wieder überhaupt zu viel Bahnen und wenn in dem gegenwärtigen Massstabe mit dem Bauen lange fortgefahren wird, so wird unzweifelhaft Ungemach daraus folgen.

Die Zahl der neuen, in Ausführung begriffenen Linien in Nebraska, Kansas, Georgia und Texas und einigen anderen Staaten ist vielleicht grösser als je zuvor. Westlich von Chicago ist die Vervielfältigung der Bahnen derartig, dass eine Minderung der Erträge der bis jetzt anhaltend zu den rentabelsten gezählten Linien mit Sicherheit zu erwarten ist. Immerhin aber bringen diese Bauten zunächst einer grossen Anzahl von Industriezweigen gute Zeiten. Der bei weitem grösste Theil der neuen Bahnen wird unter dem Schutz alter und leistungsfähiger Gesellschaft hergestellt, doch besteht kein Zweifel darüber, dass zu viele derselben dahin streben, dasselbe Feld zu gleicher Zeit auszunutzen. Es sind im Jahre 1886 etwa 4400 Miles mehr Bahnen gebaut als im Vorjahr und dies bedeutet schon eine fühlbare Vermehrung des Bedarfs an Arbeitskräften und Materialien. Gleichzeitig hat aber der blühendere Zustand der alten Bahnen diesen gestattet, bedeutend ausgedehnte Aufwendungen zu machen für Bahnerhaltung, welche in den Jahren schwacher Erträge stark vernachlässigt geblieben war und für Vermehrung des rollenden Materials. Im Oktober 1885 waren die meisten Wagen- und Lokomotivfabriken unbeschäftigt; jetzt sind ziemlich alle für ihre volle Leistungsfähigkeit noch auf Monate hinaus in Anspruch genommen. Ziemlich dasselbe gilt von den Schienen-Walzwerken, deren Leistungsfähigkeit im Jahre 1885 bedeutend den Bedarf überschritt.

Im letzten Jahre hat auch nicht ein so verderblicher Eisenbahnkrieg, wie er Ende 1885 zum Abschluss gebracht wurde, gewüthet, nur hat eine grosse Anzahl kleinerer Störungen stattgefunden, neben der bedeutenden Herabsetzung der Pacificbahn-Durchgangssätze, welche sich auf beinahe das ganze Jahr erstreckte, noch andauert und das bezügliche Geschäft nahezu oder gänzlich ertraglos macht. Auch an manchen anderen Störungen westlich, nord- und südwestlich von Chicago hat es nicht gefehlt; aber der grösste Einnahmeverlust ist wahrscheinlich nicht dem Wettbewerb der Bahnen unter sich zuzuschreiben, sondern der ausserordentlichen Entwickelung des Verkehrs auf dem Oberen See, wodurch Duluth als ein Schiffsplatz mit beinahe gleichen Frachtsätzen Chicago zur Seite gestellt und es nothwendig geworden ist, von Minneapolis nach Chicago zu ausserordentlich niedrigeren Sätzen zu fahren. Dies muss als die wichtigste Verkehrsentwickelung des Jahres angesehen werden, geeignet, eine bleibende Einwirkung auf die Frachten nach dem Michigansee für einen ausgedehnten Bezirk und für viele Bahnen auszuüben.

Während die Transportpreise der Trunkbahnen und ihrer westlichen Anschlüsse viel besser standen, als 1885, und die Vereinbarungen bezüglich der Verkehrstheilung u. s. w. zur Ausführung kamen, wurden die Transportpreise thatsächlich nicht ordentlich festgehalten oder höchstens auf kurze Zeit. Es gibt kaum ein anderes Jahr in der Geschichte der Trunkbahnverträge, in welchem Unregelmässigkeiten, ohne offenen Bruch, so häufig vorgekommen wären. Besonders auffällig ist, dass die Ermässigungen, obwohl fast allgemein und beständig geübt, nicht besonders weit getrieben sind, ausser etwa beim Transport von lebenden Thieren und präparirtem Rindfleisch.

Es besteht aber gewiss mehr als jemals ein allgemeines Bestreben unter den Bahnverwaltungen, gemeinsam zu wirken behufs Feststellung der Beförderungssätze und Theilung des Verkehrs und sofern diese Politik nicht verboten wird durch Gesetz — wie es die im Kongress in Berathung stehende Bill über den zwischenstaatlichen Verkehr zu thun beabsichtigt —, so ist davon Erspriessliches für alle Betheiligte zu erwarten.

Die Bemühungen, die während der schlechten Verkehrsjahre zur Zahlung ihrer Obligationenzinsen unfähig gewordenen Bahnen zu reorganisiren, haben im verflossenen Jahre fortgedauert, doch bleibt hierin noch viel zu thun, und die zwei grössten nothleidenden Gesellschaften, die Reading und die Wabash, sind augenscheinlich noch weit entfernt von einer schliesslichen Ordnung ihrer Lage.

In technischer Beziehung war das wichtigste Ereigniss des Jahres der öffentliche Versuch mit durchgehenden Güterzugbremsen in Burlington, Jowa. Die Annahme von Sicherheitskuppelungen, welche vor einem Jahre mit besonderer Eile beschlossen zu sein schien, liegt nun weit rückwärts; aber augenscheinlich müssen die Eisenbahnen des Landes bald die Beförderung gefahrloser gestalten, als solches jetzt der Fall ist; durchgehende Bremsen mindestens für einen grossen Theil ihrer Güterzüge einführen, ihren Zügen Schutz verschaffen durch eine allgemeinere Anwendung von Block- und Abschlusseinrichtungen und grosse Beträge verwenden, um ihre Gleise über oder unter der Oberfläche frequenter Strassen in Ortschaften, die längs ihrer Linien entstanden sind, durchzuführen — eine Arbeit, die schon vielfach in Angriff genommen worden ist.

Die Aussicht für das gegenwärtige Jahr ist mindestens eine günstige. Die grosse Gewerbthätigkeit und die Ausführung der schwebenden Eisenbahnbauten sind geeignet, jedermann beschäftigt zu halten für wenigstens ein Jahr. Sofern die Preise für landwirthschaftliche Erzeugnisse günstiger wären, so würden die Aussichten auf ein grosses und fortdauerndes Gedeihen viel begründeter sein. Die nächste Ernte wird von wesentlichem Einfluss sein auf die Verhältnisse des Handels der zweiten Jahreshälfte, aber bei grosser Thätigkeit in Eisenbahn- und und anderen Bauten kann selbst eine ungünstige Ernte die umfangreiche Nachfrage nach Erzeugnissen mancher Gewerbe nicht

zerstören. Es scheint nicht, dass es gegenwärtig eine bedeutende Erweiterung der industriellen Leistungsfähigkeit des Landes gibt, wie sie 1879 bestand und damals die übertriebene Eisenbahnbauthätigkeit unterstützte, und dies ist ein gutes Zeichen.

Es sind auch nicht die Preise erheblich in die Höhe geschraubt — ausgenommen für Eisenbahnaktien — und die ungehörige Aufblähung bei manchen von diesen ist bereits im Rückgange begriffen. Während die in günstigen Geschäftszeiten übliche Spekulation vor sich geht, sieht man wenig von der Ueberstürzung, welche jene oft begleitet, vielmehr scheint das Publikum im allgemeinen die Lage mit kühlem Kopf zu betrachten, und dies ist die beste Sicherung gegen Ungemach. H.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Mit Gültigkeit vom 5. April 1887 werden die Kohlenfrachtsätze (Ausnahmetarif B) für Werden-M.-Gladbach a. Speik von 0,21 ℳ auf 0,27 ℳ, für Buer-Dernau von 0,36 ℳ auf 0,52 ℳ, für Zeche Präsident I-Dülken von 0,30 ℳ auf 0,31 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 19. Februar 1887. (393)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Verkehrsstörungen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Wegen Schneeverwehung auf der Strecke Lokve-Plase ist der Gesammtverkehr auf der Linie Cmoravice-Fiume vom gestrigen Tage angefangen vorläufig auf die Dauer von drei Tagen sistirt worden. (394)

Cameral Moravica, am 18. Februar 1887.
Der Stationschef.

3. Güterverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1885 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement etc. enthält.

Abdrücke des Nachtrags II sind bei den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu haben.

Poln. Wartenberg, den 16. Februar 1887.
Direktion. (395)

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. März cr. treten für den Verkehr von Vienenburg nach den diesseitigen Stationen direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft, über deren Höhe von den betheiligten Stationen Auskunft ertheilt wird.

Cüstrin, den 19. Februar 1887. (396)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Für Lumpensendungen in Wagenladungen zu 10 000 kg von der Station Kowno der St. Petersburg - Warschauer Bahn wird die östliche Schnittfracht des Artikeltarifes 6 à 10 000 kg (S. Seite 99 des Deutsch - Russischen Gütertarifs) von 0,21 R. auf 0,1654 R. für 100 kg von sogleich ermässigt.

Bromberg, den 17. Februar 1887. (397)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. März 1887 tritt zum Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg - Berlin** der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung bezw. Abänderung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften;
2. Neue bezw. anderweite Entfernungen für Lessen, Roggenhausen und Berlin Ostbahnhof, Cüstrin, Lichtenberg - Friedrichsfelde des Bezirks Bromberg;
3. Neue bezw. anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Getreide etc.;
4. Neue bezw. anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Holz etc.;
5. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. für Filehne und Montwy des Bezirks Bromberg;
6. Ausnahmetarif 11 für Blei etc. für Breslau O.-S. - Berlin, Ostbahnhof;
7. Berichtigungen und Aenderungen der Schreibweise von Stationsnamen.

Infolge Erhöhung der Getreidesätze für Frankfurt a/O. - Prostken loco und trans., welche erst mit dem 16. April d. J. in Kraft tritt, werden mit dem gleichen Tage die für Prostken loco und trans. im Bromberg-Erfurter Verbande unter C und im Bromberg-Sächsischen Verbande unter B aufgeführten Getreide-Schnittfrachtsätze auf 2,33 bezw. 2,27 ℳ erhöht.

Exemplare fraglichen Nachtrags sind bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 17. Februar 1887. (398)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 ist der am 1. März d. J. in Kraft tretende Nachtrag 15 herausgegeben, welcher Entfernungen und Tarifsätze für neu aufgenommene Stationen, sowie verschiedene Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 16. Februar 1887. (399)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die diesseitigen Stationen Berne, Grossensiel, Kleinensiel und Rodenkirchen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den diesseitigen Stationen Brake, Ellenserdamm, Elsfleth, Hahn, Nordenham, Rastede, Sande, Varel und Wilhelmshaven, gültig vom 15. Juni 1886, aufgenommen.

Das Nähere ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Oldenburg, 16. Februar 1887. (400B&W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. März 1887 tritt zu dem Staatsbahntarif **Bromberg-Oldenburg** der zweite Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen und der besonderen Tarifvorschriften Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen der Theilstrecken Praust-Carthaus, Simonsdorf-Tiegenhof, Jablonowo - Strasburg i/Westpr., ferner für Jamielnik, Lessen, Osche, Roggenhausen und Wrotzlawken des Bezirks Bromberg.

Mit dem gleichen Tage kommt zu dem Staatsbahntarif Bromberg-Hannover der zweite Nachtrag zur Einführung, welcher ausser den vorstehend angegebenen Neuerungen Entfernungen für die Stationen der Theilstrecke Brackwede-Osnabrück und für Einbeck, Vechelde, Volpriehausen und Welsede des Bezirks Hannover enthält.

Die geringfügigen Erhöhungen, welche innerhalb des letzteren Tarifes gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in einzelnen Stationsverbindungen vorkommen, treten erst mit dem 16. April d. Js. in Geltung, auch kommen mit dem gleichen Tage die Ausnahmefrachtsätze für Flachs und Hanf im Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einer- und Vechelde andererseits zur Aufhebung.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 14. Februar 1887. (401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März 1887 tritt zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. Mai 1885 der Nachtrag V in Kraft, welcher enthält:

a) Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften;
b) Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
c) Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen bezw. Haltestellen: Carthaus, Zamielnik, Konojad, Lessen, Najmowo, Osche, Roggenhausen, Seeresen, Strasburg i/Wpr. und Wrotzlawken des Direktionsbezirks Bromberg;
d) Berichtigungen;
e) Aufhebung von Frachtsätzen.

Desgleichen tritt mit demselben Tage der Nachtrag V zum A n h a n g e des S t a a t s b a h n - G ü t e r t a r i f s B r o m b e r g - M a g d e b u r g in Kraft, welcher ausser dem vorstehend unter a—c bezeichneten Inhalt noch neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Tanne der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn enthält.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 11. Februar 1887. (402)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 15 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 23. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Gewichtsmengen von 10000 kg auf einem Wagen zwischen den Stationen Brake, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Elsfleth, Geestemünde, Hamburg (B.), Harburg, Lübeck und Nordenham einerseits und der Station Hof (Sächs. St. B.) andrerseits, treten mit sofortiger Gültigkeit neue ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 17. Februar 1887. (403)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehre. Mit 1. März 1887 treten die Nachträge VI zu den Elbeumschlagstarifen Oesterreich-Laube respektive Tetschen / Bodenbach Landungsplatz vom 1. April 1885 in Kraft.

Dieselben enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.
2. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht, bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht und zum Bezuge bereit.

Wien, am 15. Februar 1887. (404)

Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehre. Mit 1. März 1887 tritt der Nachtrag VII zum Elbeumschlagstarif Oesterreich - Aussig Landungsplatz vom 15. Mai 1885 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.
2. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Stationen, respektive Verwaltungen zur Einsicht und zum Bezuge bereit.

Wien, am 15. Februar 1887. (405)

Die Generaldirektion.

Rumänisch-Vorarlberg-Schweizerischer Getreideverkehr. Mit 31. März 1887 tritt der Ausnahmetarif vom 15. März 1883 für den Rumänisch-Vorarlberg-Schweizerischen Getreideverkehr — welcher zur Zeit nur noch Frachtsätze nach Romanshorn und Rorschach enthält — gänzlich ausser Kraft.

Ueber die Ausgabe eines neuen Tarifes für diesen Verkehr wird entsprechende Verlautbarung später erfolgen.

Wien, am 17. Februar 1887. (406)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 1. März d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr vom 15. Mai 1885 in Kraft. Derselbe enthält Ergänzung der Tarifvorschriften für Schüler-Abonnementskarten. Exemplare des Nachtrags können gegen Erstattung der Druckkosten von 0,05 *M.* pro Exemplar von uns bezogen werden.

Crefeld, im Februar 1887. (407)

Die Direktion.

Mitteldeutscher Verbands - Personenverkehr. Mit dem 1. März d. J. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag X in Kraft, enthaltend Aufhebung von Tarifsätzen.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 17. Februar 1887. (408)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Submissionen.

Holländische Eisenbahn. Submission. Die Lieferung von stählernen Laschen, eisernen Kramphaken, Hacknägeln, Schraubenbolzen und Zwang - Schienen sollen nach dem Bedingungshefte No. 400 in 7 Loosen vergeben werden. Dieses Bedingungsheft mit Zeichnung ist gegen portofreie Einsendung von ein Gulden fünfzig (Holl. court.) vom Büreau des Herrn Ober - Bahningenieurs (Droogbak Central Administratie gebouw Amsterdam) zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 7. März 1887, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Bahningenieur einzureichen. Dieselben sollen am selben Tage im Gebäude (Kammer 146) in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 2 Uhr eröffnet werden. (409 RM)

Die Spezialdirektion.

Verdingung von Wagenradreifen. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen 1800 Stück Wagenradreifen sollen in 9 Loosen zu je 200 Stück in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen, Zeichnungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Flussstahl-Wagenradreifen

bis zum Eröffnungstermine am

Sonnabend, den 5. März 1887, Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 19. März d. J. ab.

Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 15. Februar 1887. (410)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Zum Verkauf von unbrauchbaren Herzstücken, Weichenzungen, Kleineisenzeug und Werkstattsmaterialien ist im Büreau unserer Betriebsdirektion Termin

am 5. März c., Vormittags 11 Uhr

angesetzt.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von der Betriebsdirektion zu beziehen.

Nordhausen, im Februar 1887. (411)

Die Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

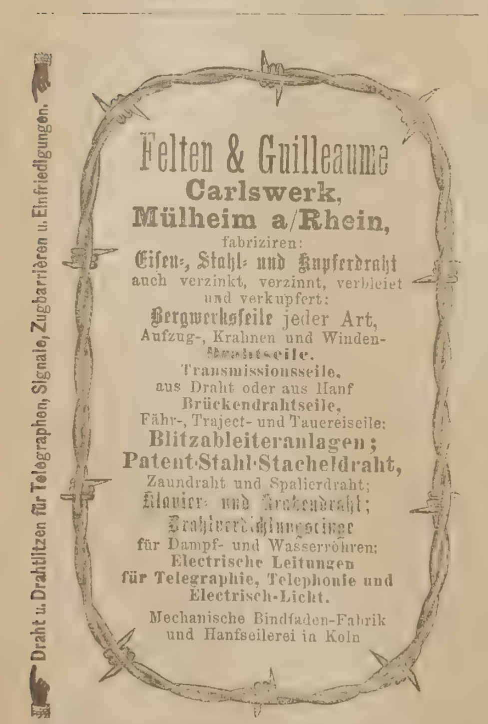
Maschinenmeister
Privat-Eisenbahn-, würde ev. eine andere gleiche Stellung nachsuchen, oder die Leitung eines Grossindustrie-Etablissement übernehmen wollen. Gefl. Adressangaben für Angebot und Weiteres unter der Chiffre: **D. 5449 a** an **Rudolf Mosse** in Leipzig, Grimmaische Strasse No. 20 I erbeten.



A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

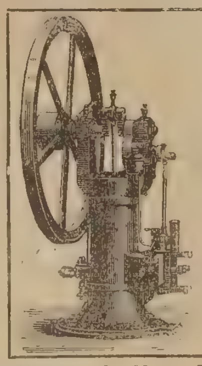
Patente
besorgt u. verwerthet in allen Ländern.
Alfred Lorentz. Prospecte gratis. Berlin, Lindenstr. 67.

Ulmer Münster-Loose à 3 Mk.
5 St. 14 Mk. 20 Pf., 13 St. 36 Mk.
Liste u. Porto 30 Pf., 1. Gew. 75 000 Mk.
Ziehung best. 7. März 1887.
H. Betzeler, Ulm a/D.



Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor, durch Patente geschützt. Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von $\frac{1}{2}$—100 Pferdekraft. **20 000 Exemplare** mit über **60 000 Pferdekraft** im Betrieb.



Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch, Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.

Herm. Klein, mechanische Werkstatt, Camen in Westfalen

liefert als Specialität: Schlösser für Colli- und Personenwagen, Spiralfedern für Schiebethüren an Güterwagen, Schmierpolstergestelle und schmiedeeis. Deckel für Normal-Achsbüchsen in anerkannt guter Waare zu billigen Preisen.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen und Apparate.

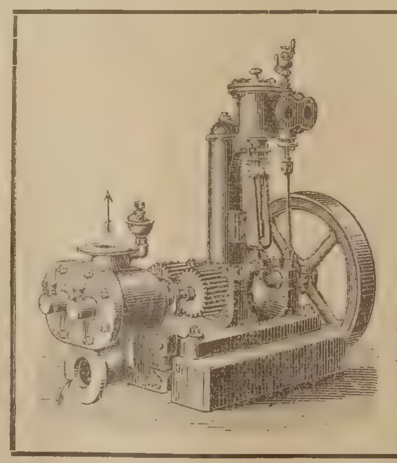
Elektrische Beleuchtungs-Einrichtungen jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- und Glühlicht durch dieselbe Maschine.
Kraftverbrauch im Verhältniss zur Zahl der brennenden Lampen.



Ueber 2300 Dynamomaschinen,
6000 Bogenlampen und
ca. 70 000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Elektrische Kraftübertragung.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.



Vorräthig
Pumpen für Wasserstationen
für
Dampf- und Riemenbetrieb
bewährtester Constructionen.
Klein, Schanzlin & Becker,
Frankenthal (Rheinpfalz).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 16. 1887.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 14.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 60.

Berlin, den 26. Februar 1887.

Dieser Nummer liegt No. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Schneewehen und Eisenbahnen.

(Schluss aus No. 15.)

Wir kommen nun zum letzten Theile unserer Betrachtungen, zu der Frage: Wie sind auf den Eisenbahnen die Schneeräumungsarbeiten anzuordnen, und was ist behufs Aufrechterhaltung des Zugverkehres bei Schneeverwehungen zu beachten? Es ist klar, dass diese beiden Gesichtspunkte theilweise in ursächlichem Zusammenhange stehen.

Die mit der Bahnunterhaltung betrauten höheren Beamten haben den Fahrtstörungen durch Schneeverwehungen und deren Verhütung durch Beobachtung der Witterung, durch rechtzeitige Anweisung der Bahnmeister und Bahnwärter und durch persönliches Erscheinen auf den bedrohten oder bereits belästigten Bahnstellen ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Bahnmeister sind zu verpflichten, umfangreichere Schneeräumungsarbeiten persönlich zu überwachen, durch sorgsame Beobachtung sich die bei den verschiedenen Windrichtungen durch Schneewehen gefährdeten Punkte zu merken, um hiernach stets ihre Vorsichtsmassregeln zu treffen, die Schneekarten berichtigen und die Schutzvorkehrungen vervollständigen zu können.

Der Schnee soll auf der Bahnkrone und auf die Breite des Zugprofils die Höhe von 0,2 m über den Schienen nicht überschreiten, da sonst das Fortkommen der Züge in Frage gestellt und auch anzunehmen ist, dass bei Lokomotiven mit tiefer hinabreichendem Aschenkasten der Schnee gestaut von vorn durch den letzteren unter den Rost der Feuerkiste dringt und das Feuer löscht, oder dass der Aschenkasten auf den Schnee auffährt und den Zug zum Stillstand zwingt. Schnee bis zu der angeführten Höhe kann mittelst der gewöhnlichen keilförmigen Handschlitten der Bahnwärter von den Schienen entfernt werden. Können die Wärter den Schnee nicht mehr bewältigen, stehen stärkere Schneefälle oder gar Schneeverwehungen in Aussicht, so müssen nach Bedarf weitere Hilfskräfte durch Aufgebot der benachbarten Gemeinden bezw. Garnisonen zum Schneeschaufeln herangezogen werden.

Zur Beseitigung von 0,2—0,4 m hohem nassen, oder 0,4 m hohem trockenen Schnee eignen sich die grösseren keilförmigen Pferdeschlitten, deren Benutzung jedoch die Beachtung aller Vorsichtsmassregeln hinsichtlich des Zugverkehrs erfordern. Bestimmte Zeit vor der fahrplanmässigen Ankunft eines Zuges darf der Bahnwärter keinen Pferdeschlitten mehr die Bahn passiren lassen; in gewisser Entfernung vor und hinter einem solchen Schneeschlitten sollte sich immer ein mit den Haltsignalvorrichtungen versehener Arbeiter befinden, um nöthigenfalls das Halten des wegen Störung in den Läutwerken nicht angemeldeten Zuges veranlassen zu können.

Grosse Aufmerksamkeit haben die Wärter der Reinhaltung der Ueberfahrten und vornehmlich der dortigen Spurkranzrinnen von Schnee und Eis zu widmen, auch sind behufs ungehinderter Untersuchung des Zustandes der Gestänge baldmöglichst die Schienennägel und Laschenbolzen vom Schnee zu entblössen. Empfehlenswerth erscheint es, schon vor Beginn des Winters diejenige eigene oder gemiethete Mannschaft zu bestimmen, welche sich bei Schneegestöbern und nach stürmischen Nächten ohne besondere Aufforderung an die schneegefährdeten Bahnstellen zu begeben hat. Es ist selbstverständlich, dass seitens der Eisenbahnverwaltungen schon bei Eintritt des Winters ein angemessenes Lager von Schneeschaufeln beschafft sein muss.

Bei Schneehöhen über 0,4 m ist mit Pferdeschlitten nur wenig auszurichten, zumal die erforderliche starke Bespannung zu kostspielig werden würde. Für solche Schneemassen hat man eiserne Schneepflüge*) hergestellt, welche entweder in Form einer Pflugschaar vorn an der Lokomotive befestigt werden, oder welche auf eigenen Wagengestellen laufen, aus verschiedenen Keilflächen zusammengesetzt, möglichst schwer und hoch sind und je von mindestens zwei Maschinen unter Anwen-

*) Bezüglich der Herstellung und der Einzelheiten der Schneepflüge verweisen wir auf das einschlägige Kapitel XVII des 4. Bandes von Heusinger v. Waldegg's „Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik“ bearbeitet von Emil Tilp-Wien.

dung grösster Kraft geschoben werden. Diese Maschinenpflüge wirken nach dem Prinzip des Keildurchbruchs. Bezüglich ihrer Stellung in den Zügen bestimmt der § 37 des Bahnpolizei-Reglements:

„(Selbständige) Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmässiger Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniss eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge in entsprechendem Abstande mit besonderen Lokomotiven vorausgeschickt.

Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind zulässig.“

Der mit dieser Bestimmung fast gleichlautende § 187 der „Technischen Vereinbarungen“ beschränkt im ersten Absatze das Verbot auf Züge mit mehr als 30 km Geschwindigkeit in der Stunde (500 m in der Minute) und erweitert im zweiten Absatz die Zulässigkeit auf alle Züge. Von dem Verkehren eines selbständigen Schneepfluges müssen natürlich die betreffenden Stationen in Kenntniss gesetzt sein. Ist ein Schneepflug der erstgenannten Gattung an die Spitze des Zuges gestellt, so soll mit besonderer Vorsicht und mit gemässigter Geschwindigkeit gefahren werden.

Die Frage, welche von den angeführten beiden Schneepfluggattungen die zweckmässigere sei, ist schwer zu entscheiden, hängt auch eng mit den örtlichen Bahn- und Wetterverhältnissen zusammen.

Bei Schneetiefen über 1 m ist der Erfolg aller Maschinen-Schneepflüge erfahrungsgemäss ein zweifelhafter. Demgemäss lautete auch die Beantwortung der vom Verein Deutscher Eisenbahntechniker im Jahre 1865 zu Dresden behandelten Frage: „Welche Erfahrungen liegen über Konstruktion, Anwendung und Effekt von Schneepflügen vor?“ seitens vieler Bahnverwaltungen ungünstig oder höchstens bedingt für die Nützlichkeit dieser Schneeräumer; mehrere Bahnen, darunter unsers Wissens auch die Bayerischen und Oesterreichischen, sollen solche überhaupt als nutzlos, unpraktisch und sogar betriebsgefährlich ganz beseitigt haben. Nach dem Beschlusse obiger Technikerversammlung beeinträchtigen nicht blos die leichten, den Schnee einfach beiseite schiebenden, sondern auch die schweren selbständigen Schneepflüge bei geringen Schneewehen (wo die Vorderräder nicht genügend belastet werden), sowie in scharfgekrümmten Gleisen die Betriebssicherheit wegen der Möglichkeit von Entgleisungen; diese Gefahr erwächst schon aus dem nöthigen Tiefgange und der grössten Breite der Schneepflüge. Im übrigen hat an den Ueberfahrten und an den Stellen, wo sich die Schneeverwehungen in ungleicher Tiefe über die Bahn gelagert haben (sogenannte „einseitige Wehen“), der Benutzung des Schneepflugs die Räumung durch Handarbeit vorauszugehen. Ferner braucht auf zweigleisigen Bahnen die Verwendung der Schneepflüge eine beträchtliche Unterstützung durch Menschenarbeit, da bei der Freilegung des einen Gleises das andere zur Hälfte mit dem abgepflügten Schnee bedeckt wird.

Aus alledem erhellt, dass die Wirksamkeit der Schneepflüge in Schneeverwehungen, namentlich in „nassem“ Schnee, der sich ballen und pressen lässt, eine ziemlich beschränkte genannt werden muss, ja dass sie durch Entgleisungen bedeutendere Betriebsstörungen hervorrufen können, als es der Schnee selbst vermag.*)

Bei metertiefem Schnee hilft also am sichersten nur die mühselige und kostspielige Schaufelarbeit durch Menschenhände zur Freimachung der Bahnen und Flottmachung steckengebliebener Züge. Welche ungeheuren Geldsummen diese Schneeräumungsarbeiten verschlingen können, das lehrte vor kurzem die Mittheilung in No. 2 dieser Zeitung, wonach allein auf den allerdings in stärkster Weise bei der letzten Schneekatastrophe betroffenen Königlich Sächsischen Staatsbahnen nach vorläufiger Berechnung etwa 3—400 000 ℳ an Löhnen für Schneeschaufeln gezahlt worden sein sollen. Zu beachten ist hierbei übrigens noch, dass die Eisenbahnverwaltungen alle nutzlosen, keine wesentlichen Vortheile versprechenden Ausgaben für Freimachung verwehter Bahnstellen während der Dauer heftiger Schneegestöber zu vermeiden haben.

Zur Beherzigung für das bei Schneeräumungsarbeiten thätige Personal mag an dieser Stelle noch darauf hingewiesen sein, dass es sich empfiehlt, den abgeschaufelten Schnee möglichst weit von der Bahnkrone hinweg zu werfen. In Unkenntniss oder Nichtbeachtung der Entstehungsgesetze von Schneeverwehungen lagern die Bahnwärter und Schneeschaufler sehr häufig den Schnee dicht neben den Schienensträngen auf den Banquetten des Bahnkörpers ab; hierdurch werden aber Schneedämmchen gebildet, welche schon bei 0,4—0,5 m Höhe geradeso, wie falsch angelegte Scheewehre oder Heckeneinfriedigungen, bei eintretendem Schneegestöber entweder durch Rückstauung des Schnees auf der Windseite oder durch Schneeabsatz auf der Leeseite unfehlbar eine völlige Verwehung des Gleises herbeiführen. Es können durch Nichtbeachtung jener Vorsichtsmassregel, wie der Verfasser in den Dezembertagen zu beobachten Gelegenheit hatte, Betriebsstörungen selbst auf Bahndämmen und in ebenliegenden Stationen, wo sonst Schneeverwehungen nicht zu befürchten wären, eintreten. Die Arbeiter sind daher stets anzuhalten, den Schnee auf die Böschungen oder in die Gräben der Bahn zu werfen. Aus dem gleichen Grunde sind alle innerhalb der Stationen abgehobenen Schneemassen baldthunlichst aus dem Bereiche der Gleise und der Station abzufahren, und die hierdurch entstehenden Ausgaben nicht zu scheuen. Zu bemerken ist noch, dass oft auch die durch den Schneepflug beiderseits des Gleises aufgeworfenen Schneehaufen Anlass zu stärkeren Verwehungen der Bahn gegeben haben.

Die wichtigsten, bei Bahnbetriebsstörungen durch Schnee seitens des Betriebs- und Fahrpersonales zu beachtenden Punkte und Massnahmen behufs Wahrung der Bahn- und der allgemeinen Verkehrsinteressen seien in folgenden Sätzen zusammengestellt: *)

1. Bei Ungewissheit darüber, ob ein Zug auf einer schneebedrohten Linie mit einer Lokomotive durchgeführt werden kann, müssen demselben eine, erforderlichenfalls zwei oder mehrere Vorspannmaschinen beigegeben werden.

2. Die Vorstände der Hauptstationen solcher Linien sollten vor Ablassung eines Zuges sich stets durch Drahtmeldungen der äusseren Stationen über die Wetter- und Schneeverhältnisse unterrichten, um hiernach die Wagenzahl bezw. Zugbelastung bemessen zu können.

3. Bei heftigen Schneewehen ist der Verkehr schwerer Güterzüge, welche voraussichtlich auch mit mehreren Maschinen nicht durchzuführen sind, gänzlich einzustellen.

4. Reine Personenzüge, Eil- und Postzüge der Hauptlinien sollten durchgeführt werden, soweit dies ohne Aufwand unverhältnissmässiger Kosten möglich ist.

5. Steht es fest, dass ein Zug wegen Schneestörungen längere Zeit auf einer Zwischenstation liegen bleiben müsste, so ist er auf der vorliegenden Hauptstation bis auf weiteres zurückzuhalten.

6. Falls ein Zug auf freier Strecke in Gefahr geräth, in einer Schneewehe stecken zu bleiben, so muss thunlichst früher gehalten werden, bevor letzteres durch die Schneemasse bewirkt wird, damit der Zug wieder zurücksetzen kann. Bei einem Versuche, nach Abkuppelung und Sicherstellung des Zuges mit der Maschine allein den Schneewall zu durchbrechen, darf nicht die ganze Kraft der Maschine bis zum Stillstande verbraucht werden. Sobald der Schnee unter der Maschine die Höhe des Aschenkastens erreicht hat, müssen die vorderen Aschenfallklappen geschlossen werden.

7. Kann die Zugmaschine nur allein sich Bahn brechen, so muss der Führer die nächste Station zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen veranlassen.

8. Kann der Zug voraussichtlich auch mit einer Hilfsmaschine nicht vorwärts gebracht werden, so ist er — insofern das ungehinderte Passiren der rückwärts zu befahrenden Strecke stattfinden kann — baldmöglichst und mit aller Vorsicht nach der nächsten Station zurückzuschieben, damit die Reisenden nicht zu lange auf freier Strecke zubringen müssen.

9. Ist auch die Rückwärtsbeförderung des Zuges unmöglich geworden, so hat der Zugführer wegen Beschaffung einer Hilfslokomotive sowie hinsichtlich aller sonstigen Anordnungen das Weitere zu veranlassen. Der Zug hat die herbeigerufene Hilfsmaschine unbedingt abzuwarten, selbst wenn seine Maschine inzwischen wieder zum Zurückschieben diensttauglich werden sollte.

10. Beansprucht das Freimachen der Strecke voraussichtlich geraume Zeit, so ist aus Kessel und Tender das Wasser abzulassen, damit dasselbe nicht gefriert. Beim nachherigen Transporte der Lokomotive in kaltem Zustande sind die Excentrics, die Kurbel- und Kuppelstangen abzunehmen.

11. Falls die Hilfsmaschine nicht an die Spitze des im Schnee festgefahrenen Zuges gelangen kann, so darf sie zur Vermeidung von Entgleisungen den Zug nicht vorwärts schieben, sondern hat ihn in die nächste Station zurückzubringen.

12. Die Räumungsarbeiten für Freimachung eines in einer Schneeverwehung stecken gebliebenen Zuges sind schleunigst und unter Heranziehung aller verfügbaren Arbeitskräfte zu betreiben. Bieten diese Arbeiten bei fortdauerndem Schneesturme keine Aussicht auf Erfolg, so ist der Verkehr auf der betreffenden Linie bis auf weiteres einzustellen.

13. Unter Umständen wird es sich empfehlen, auf schneebedrohten Linien Arbeiter oder Soldaten in den Zügen mitzu-

*) Bei einer Umarbeitung der „Technischen Vereinbarungen“ dürfte vielleicht auch eine Aenderung bezw. Ergänzung des § 187 in Erwägung zu ziehen sein.

*) Wir benutzen im folgenden zum Theil die auf den Königlich Bayerischen Staatsbahnen geltenden einschlägigen Bestimmungen in freier Wiedergabe.

nehmen, welche die Bahn an allen verwehten Stellen freizumachen haben. In den vergangenen Dezembertagen ist dieses Mittel vielfach zur Anwendung gekommen.

14. Auf freier Bahn steckengebliebene Züge sollen behufs Sicherung und Schonung des Materials thunlichst nach der nächsten Station geschafft werden, andernfalls sind wenigstens die Reisenden mittelst eines Hilfszuges zurückzubefördern.

15. Auf Seitenlinien ohne durchgehenden Verkehr, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung, sowie auf Lokalbahnen sind die Schneeräumungsarbeiten auf das möglichst geringste Mass zu beschränken. Bei starken Schneewehen, welche mit den ständigen Bahnarbeitern und Wärtern nicht zu bewältigen sind, ist der Zugverkehr gänzlich einzustellen.

Von einer Erörterung der allgemeinen Vorschriften des Fahr- und Signaldienstes, welche bei den in Rede stehenden Verkehrsstörungen und den infolge derselben leicht möglichen Entgleisungen zu beachten sind, nehmen wir Abstand. Dass bei einer so unerwartet eintretenden Schneekatastrophe, wie im Dezember 1886, welche der meisten vorhandenen Schutzvorrichtungen spottete, manches nicht so glatt abgehen kann, als es vielleicht im Interesse des allgemeinen Verkehrs — die Sonderinteressen einzelner müssen derartigen Naturgewalten gegenüber ganz verstummen — wünschenswerth wäre, wird jedem billig Denkenden einleuchten. Ist einmal die Wind- und Wetterkunde voll ausgebildet, so werden die Eisenbahnbehörden auf Grund wirklich verlässiger Wetterprophezeiungen vielleicht nicht mehr von solchen Naturereignissen überrascht werden.

Sicherlich aber geben die Dezember-Schneefälle Veranlassung, die bestehenden Schneeschutzanlagen gründlich auf ihre Zulänglichkeit zu prüfen und dieselben erforderlichenfalls zu verbessern oder zu vermehren. Die Messung bezw. Schätzung der damals in Einschnitten abgesetzten Schneemassen kann recht gut Verwerthung finden bei nachträglicher Anlage von Schneewehren. Die Eisenbahnverwaltungen, welche für die gesteigerten Ansprüche auf Sicherheit des Betriebes und Wahrung der Verkehrsbedürfnisse stets offene Augen und — offene Taschen hatten, werden auch hier, wenn nöthig, weitere Geldopfer nicht scheuen. Möchten die vorliegenden Betrachtungen Anregung geben zu weiterem Forschen auf diesem Gebiete, sowie zu entsprechender praktischer Verwerthung aller jüngst gemachten Erfahrungen auf den in Betrieb stehenden Schienenwegen; das ist unser Wunsch!

Hugo Marggraff.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 883 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Fischerei in Frankreich (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 891 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle wegen Verschleppung mehrerer Sendungen Stroh Pr. Börnicke-Bayreuth bezw. Holenbrunn (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 980 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Abänderung der Ziffer 1 der auf den Umschlägen zu kombinirbaren Rundreisebilleten abgedruckten Bestimmungen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Diesbezüglich sind folgende Erlasse bezw. Kundmachungen, sowohl vom Oesterreichischen Handels- als vom Ungarischen Kommunikationsministerium veröffentlicht worden:

a) Vom 1. April ab sollen an Stelle der jetzt geltenden Bestimmungen über die Einrichtung der Eisenbahnwagen für den Zollverkehr (Verordnung vom 1. Juni 1883) die diesbezüglichen Beschlüsse der Berner Konferenz (Artikel 1 des Schlussprotokolls) in Wirksamkeit treten. (Diese Kundmachung ist im „Reichsgesetzblatt" No. 11 vom 15. Februar d. J. und in No. 19 des „Centralbl. für Eisenb. und Dampfsch." enthalten.)*)

b) Mit Beziehung auf diese Kundmachung wurden die Eisenbahnverwaltungen insbesondere auf die nach Ablauf von 5 Jahren obligatorisch werdende Vorschrift aufmerksam gemacht, dass die Konstruktion der Zollverschlussösen oder anderer Verschlussstücke derart beschaffen sein müssen, dass sie das Einhängen von Zollschlössern und Zollbleien gestatten. Es ist daher an den für den internationalen Verkehr bestimmten Wagen, welche mit solchen Einrichtungen noch nicht versehen sind, deren successive Anbringung bis zu dem gegebenen Termine zu veranlassen und überhaupt für die der neuen Vorschrift entsprechende Einrichtung der zum Transport von Zollgütern bestimmten Wagen Sorge zu tragen.

c) Die Bahnverwaltungen wurden aufmerksam gemacht, dass eine amtliche Ausgabe, sowohl der Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen, als der sub a erwähnten Kundmachung in Buchform erscheint und wollen dieselben ihren diesfälligen Bedarf zur Bestimmung der Höhe und des Preises dieser Auflage der K. K. Staatsdruckerei bekannt geben.

Waffenübungs-Enthebung von Landwehrpersonen.

Zur Vereinfachung und Beschleunigung der hierauf bezüglichen Agenden hat das K. K. Handelsministerium die unterstehenden Behörden und Verwaltungen der Verkehrsanstalten von der Entschliessung des Landesvertheidigungs-Ministeriums verständigt, dass die bisher diesem Ministerium vorbehaltene Entscheidung über solche Enthebungsansuchen für die im öffentlichen Dienste stehenden Personen der Landwehr nunmehr in erster Instanz den Landwehrkommanden mit der Aufforderung übertragen wurde, die diesfalls an sie gelangenden Einschreiten der Behörden u.s.w. um Verlegung des Waffenübungstermins oder gänzliche Enthebung eines Beamten von der Waffenübung, soweit es die Interessen des militärischen Dienstes, unter Bedachtnahme auf eine (bei Offizieren) etwa gebotene Ersatzzuweisung gestatten, in Berücksichtigung zu ziehen. (Ein ähnlicher Erlass ist auch für Ungarn erschienen).

Die Oesterreichische Mühlenindustrie und die Eisenbahntarife.

Die Vertreter dieser Industrie aus Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Tirol wurden vom Handelsminister in Audienz empfangen und überreichten demselben eine Petition in Angelegenheit des Oesterreichischen Eisenbahntarifwesens. Der Sprecher der Deputation betonte bei der Ueberreichung der Petition, dass es den Mühleninteressenten der vertretenen vier genannten Kronländer nicht um die Erlangung von Begünstigungen, sondern um die Aufhebung der die fernere Existenz der Mühlenindustrie arg bedrohenden Vortheile, welche die Ungarischen Mühlen in der Fracht nach den benannten Ländern geniessen, zu thun sei; die Meinung der Müller gehe dahin, dass nur durch die Einführung des Kilometertarifes diesem Uebel radikal abgeholfen werden könne. Der Minister empfing die Deputation in freundlichster Weise und sagte derselben zu, die Angelegenheit eingehend zu prüfen.

Die Tarifbewegung bei den Eisenbahnen.

Der Ungarische Kommunikationsminister Baross hat in der Spezialdebatte über das Budget der Ungarischen Staatsbahnen (siehe No. 14 S. 124 Jahrg. 1887 d. Ztg.) die jetzigen Tarife mit jenen vom Jahre 1880 verglichen. Für Pest-Fiume, sagte der Minister, betrug im Jahre 1880 der Tarifsatz bei Getreide und Mehl 136 kr., im Jahre 1886 102:96 kr., bei Oel damals 162 kr., jetzt 96 kr., bei Nutzholz damals 125 kr., heute 85 kr., bei gedörrtem Obst damals 165 kr., heute 108 kr., bei Spiritus 163 kr., jetzt 98 kr. Es wurden also die Tarifsätze um 40 pCt. herabgesetzt. Aber nicht nur in dem Verkehr zwischen der Hauptstadt und Fiume hat dies stattgefunden, sondern auch im Verkehr anderer Stationen im Lande, z. B. im Verkehr Klausenburg-Fiume. Im Jahre 1880 war der Tarif für Getreide, Hülsen- und Oelfrüchte 277 kr., im Jahre 1885 179 kr., für das Nutzholz im Jahre 1880 231 kr., im Jahre 1885 126 kr. Die Herabsetzung der Tarife ist, wie die „N. Fr. Pr." bemerkt, in der That eine sehr namhafte. Die Daten, welche der Minister anführte, beleuchten überhaupt die grosse Bewegung, welche sich auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens nicht nur in Ungarn, sondern auch in Oesterreich während des letzten Quinquenniums vollzogen hat.

Dampftramway Hietzing - Ober-St. Veit.

Der Firma Krauss & Comp. in München und Linz wurde die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokomotiveisenbahn (Dampftramway) von Hietzing nach Ober-St. Veit ertheilt. Die neue Linie wird etwa 2,4 km lang sein, von einem Punkte der Dampftramway Hietzing - Perchtoldsdorf (in der Nähe der „Neuen Welt") abzweigen und unter Benutzung der Hietzinger, beziehungsweise der Unter-St. Veiter Hauptstrasse, sowie der in ihrer Fortsetzung gelegenen Maria-Theresienstrasse nach Ober-St. Veit führen, woselbst die Endstation bei der Einmündung der Rudolphsgasse in die letztgenannte Strasse anzulegen ist. Laut der publizirten Konzessionsurkunde ist die Linie binnen einem Jahre

---

*) Wir haben bereits in No. 11 S. 91 flg. diese Erlasse vom 1. Februar abgedruckt. Die Red.

(vom 29. Dezember 1886, dem Tage der Konzessionsertheilung, an gerechnet) fertigzustellen. Die neue Linie ist als integrirender Bestandtheil der Lokalbahn Hietzing - Perchtoldsdorf anzusehen.

Das Oesterreichische Lokal- und Strassenbahngesetz.

Mit Beziehung auf die gegenwärtige Berathung dieses Gesetzentwurfes (siehe No. 14 S. 125 von 1887 d. Ztg.) hat die Rechtssektion des Wiener Gemeinderathes folgende von dessen Plenum angenommenen Beschlüsse gefasst: Erstens, sofort an beide Häuser des Reichsrathes Petitionen zu richten, worin um die Annahme der beiden Entwürfe für das Lokalbahn- und Strassenbahngesetz mit den vom Gemeinderathe angeregten Amendements gebeten wird; zweitens, diese beiden Petitionen an die sämmtlichen Landeshauptstädte und an die Stadt Krakau mit dem Ersuchen zu übermitteln, sich den diesfälligen Bestrebungen der Gemeinde Wien anschliessen zu wollen, gleichzeitig aber die genannten Städte unter Hinweis auf die besondere Wichtigkeit dieser Angelegenheit einzuladen, Delegirte zur Berathung gemeinschaftlicher Schritte zu einem Städtetag in Wien zu entsenden.

Enquete über die in Oesterreich projektirte Börsensteuer.

Bei dieser seitens des Abgeordnetenhauses veranlassten Enquete kamen auch folgende Daten über die Besteuerung der Oesterreichischen und Deutschen Bahnen und über die auch mittelbar das Bahnwesen beeinflussenden Banken zur Kenntniss. Die Eisenbahnunternehmungen in Deutschland zahlen $1^5/_8$ bis 4 pCt. der vertheilten Dividenden; ebenso Industrieunternehmungen; bei uns in Oesterreich $17^1/_2$ bis 49 pCt. Allerdings unterliegen in Deutschland die inländischen Effektenbesitzer noch der zu fatirenden klassifizirten Einkommensteuer im Höchstbetrage von 3 pCt. Diese Steuer ist aber noch immer viel mässiger, als dies bei uns durch die direkte Besteuerung des associirten Kapitals und durch die Besteuerung der Passivzinsen der Fall ist. Der Grund liegt darin, dass die Association des mobilen Kapitals in Deutschland bedeutend grössere Fortschritte gemacht hat, als bei uns in Oesterreich. So hat Deutschland 148 Banken mit 1 405 Millionen Mark Kapital; Oesterreich 43 Banken mit 219 Millionen Gulden, wobei die Deutsche Reichsbank und die Oesterreichisch-Ungarische Bank ausser Kombination gelassen sind.

Gefährdung der Eisenbahnbediensteten.

Hierüber sind der amtlichen Veröffentlichung des Oesterreichischen Bahnverkehres im Jahre 1885 folgende Ziffern zu entnehmen. Die Zahl der bei Unfällen getödteten Eisenbahnbediensteten nimmt seit 1879 wieder stetig zu, nämlich von 41 auf 69 im Jahre 1885. Rücksichtlich der bei Unfällen Verletzten ergibt sich ein Steigen der Ziffer von 199 im Jahre 1879 auf 470 im Jahre 1885, also eine Vermehrung der Geschädigten um beinahe das Dreifache binnen 6 Jahren!

Die Zahl der unverschuldet, d. h. ohne eigene Unvorsichtigkeit Verunglückten hat sich bei den Verletzten von 19 auf 183 und bei den Getödteten von 3 auf 49 in jenem Zeitraum gehoben. Die durch eigene Unvorsichtigkeit Getödteten aber haben von 78 auf 17 abgenommen und die ebenso Verletzten sind nur wenig, von 157 auf 199 gestiegen.

Leider ist diese stetige Zunahme von Unfällen und Erkrankungen aus der neuesten Statistik der Vereinsbahnen ebenfalls zu ersehen. Das Unfallkomitee der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen ist unablässig bemüht, den Ursachen dieser Unfälle nachzuspüren und die geeigneten Abhilfsmittel zu beantragen, welche auch schon auf den meisten Bahnen in Anwendung kommen, so dass nach Ablauf der nächsten 5 Jahre ein hoffentlich günstiges Ergebniss zu verzeichnen sein wird.

Kontrolkommission für die Lieferungen an die Ungarischen Verkehrsanstalten.

Infolge der vorjährigen ministeriellen Enquete über die Deckung des für die Ungarischen Verkehrsanstalten erforderlichen Materialbedarfes durch die heimische Industrie wurde zum Behufe der Kontrole solcher Anschaffungen ein ständiges Aufsichtskomitee eingesetzt. Die Ernennung der Mitglieder ist aus dem Kreise der Reichstagsabgeordneten, der Handelskammer und hervorragender Industrieller erfolgt, wozu noch Vertreter des Handelsministeriums und Sachverständige aus der Mitte des Professorenkollegiums treten sollen.

Zwei Entscheidungen in Steuerangelegenheiten.

a) Der Oesterreichische Verwaltungs-Gerichtshof hat die Beschwerde der Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gegen die Belegung einiger Gebäude verstaatlichter Bahnen mit Gemeindeumlagen aus folgenden Motiven zurückgewiesen: Gemeindeumlagen sind selbständige Abgaben, welche mit den Staatssteuern keinen anderen Zusammenhang haben, als in Form der Zuschläge zu letzteren. Immerhin darf Personen, welchen keine Staatssteuer vorgeschrieben wurde, keine Gemeindeumlage auferlegt werden. Es unterlieg[t] keinem Zweifel, dass die Gemeindezuschläge nicht zulässig wären, wenn feststünde, dass keine Hausklassensteuer in verhandelten Falle vorgeschrieben wurde. Dies ist aber nicht bewiesen worden. Auf die Behauptung, dass die Westbahn infolge der Verstaatlichung hausklassensteuerfrei ist, konnte nicht eingegangen werden, weil die Umlagen zu einer Zeit vorgeschrieben wurden, wo noch keine Hausklassensteuer ausgeschrieben sein konnte, daher sich die Gemeinde mit Recht auf das Vorjahr berufen konnte.

b) Eine gleiche Zurückweisung erfuhr die Beschwerde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen der von der Finanzbehörde nicht bewilligten Passirung der Kouponstempel-Gebühren, sowie der Post „Material-Werthverminderung“ als Betriebsauslagen, resp. als Abzugsposten bei der Einkommensteuer-Bemessung. Der Verwaltungs-Gerichtshof motivirte diese Entscheidung wie folgt: Was zunächst die Kouponstempelgebühren betrifft, so stellen sich dieselben als eine Auslage dar, welche mit der Verzinsung des Aktienkapitals zusammenhängt, somit nicht aus dem Geschäftsbetriebe der Bahn hervorgegangen ist und also auch nicht als Betriebsausgabe in Anschlag kommen kann. Bezüglich der Kouponstempelgebühren aus dem Jahre 1882, bei welchen sich die Beschwerde insbesondere darauf beruft, dass sie bereits einmal als Abzugspost passirt haben, müsse bemerkt werden, dass es der Steuerbehörde zum Zwecke der Ermittlung des steuerbaren Einkommens zustehe, den Durchschnitt der reinen Betriebsausgaben aus den drei letzten Betriebsjahren zu erheben, somit in diesem Falle die Betriebsauslagen der Jahre 1881, 1882 und 1883 zu berücksichtigen waren. In Betreff der Post „Material-Werthverminderung“ ergebe sich aus den Administrativakten folgendes: Die Gesellschaft, über das Entstehen der Post „Material-Werthverminderug“ befragt, hat in ihren Eingaben und in ihrem Rekurse darauf hingewiesen, dass diese Post dadurch herbeigeführt worden sei, dass der Werth der mit Dezember 1883 verbliebenen Materialien gegenüber den Anschaffungskosten gesunken ist. Zwar wird darauf hingewiesen dass die „Material-Werthverminderung“ nur eine andere Form der Verrechnung für die Betriebsauslagen ist, nichtsdestoweniger geht aber aus den erwähnten Eingaben der Gesellschaft und namentlich aus der Argumentation des Rekurses hervor, dass der Betrag von 256 166 fl. einfach den Preisrückgang oder die Werthverminderung der Materialvorräthe bedeutet. Dass solche Beträge, welche sich als Minderbewerthungen oder Abschreibungen der im Geschäftsbetriebe noch nicht verwendeten Materialien darstellen, nicht als Betriebsauslagen anzusehen sind, geht aus den Grundsätzen des Einkommensteuer-Patentes, insbesondere aus § 10 des Gesetzes sowie aus § 6 der Vollzugsvorschrift hervor. Wenn nun die Steuerbehörde die „Material-Werthverminderung“ nicht als Abzugspost passiren liess, so ist darin eine Gesetzwidrigkeit um so weniger zu erblicken, weil der der Steuerbehörde vorgelegene Geschäftsbericht der Nordbahn dieselbe Ausgabepost unter jene Auslagen reiht, die ausdrücklich als „besondere, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen“ bezeichnet werden.

Internationale Waggon-Leihgesellschaft.

Es wurde das Gerücht verbreitet, die Französische Regierung habe von der Internationalen Waggon-Leihgesellschaft in Budapest 5 000 Waggons gemiethet, welche auch bereits die Reise nach Frankreich angetreten hätten. Dieses Unwahre nur zur Beunruhigung der Gemüther dienende Gerücht ist darauf zurückzuführen, dass die Internationale Waggon-Leihgesellschaft von einer Französischen Gesellschaft vor längerer Zeit 800 Waggons gemiethet, dieselben weiter vermiethet und nach gemachtem Gebrauche in Depôtmiethe behalten hatte. Vor einigen Wochen traf nun die Anfrage der Pariser Gesellschaft ein, ob man die Waggons hier verwenden wolle; wenn nicht, möge man dieselben nach Frankreich zurücksenden. Letzteres geschah und die Französischen Waggons kehrten dahin zurück, von wo sie gekommen waren.

Holztransporte nach Frankreich.

Ein Czechisches Blatt bringt an seiner Spitze die angeblich verbürgte Mittheilung, auf der Pilsen-Eisensteiner Bahnstrecke herrsche ein ganz besonderer Verkehr, da aus dem Böhmerwalde ungemein viel Holz nach Frankreich verfrachtet werde, seitdem in den Rheingegenden die Ausfuhr von Balken, Brettern und Pfosten über die Französische Grenze verboten worden ist. Da dieselben zu Lagerbefestigungen gegen Deutschland dienen sollten, schlossen Französische Agenten Massenlieferungen von Holz im Böhmerwalde, wo eben jetzt die Verkehrsverbindungen ausserordentlich günstig sind, ab. Die Holzlieferungen werden über Prag nach Passau gebracht, wo si[e] von den Lieferanten übernommen werden, oder sie werden via Budweis-Salzburg nach Frankreich befördert.

Haftpflicht der Bahnen bei Brandschäden von lagernden Gütern.

Anlässlich eines solchen Brandunfalles wurden folgende zwei Fragen an die gemeinschaftliche Direktorenkonferenz gestellt: 1. Sind die Eisenbahnverkehranstalten für die in deren Lagerräumen als Magazine, Schuppen oder provisorischen Räumlichkeiten eingelagerten Getreidequantitäten, Landes- oder Mahlprodukten, sei es während der Zeit ihrer Lagerzinspflichtigkeit oder Lagerzinsfreiheit für Brandschäden haftbar oder nicht? 2. Hört die Haftpflicht der Transportanstalten auf, wenn der Empfänger den betreffenden bezahlten Frachtbrief schon in Händen hat, die Waare jedoch nicht bezogen wurde? — Da insbesondere die letztere Frage eine juridische Bedeutung hat, so sollen nach dem „P. L.“ die Bahnverwaltungen entschlossen sein, die seitens der Rechtskonsulenten und der Fachkomitees getroffene Entscheidung durch die Regierung approbiren zu lassen. — In dieser Fassung dürfte diese Nachricht kaum richtig sein; die Haftpflicht der Eisenbahnen ist auch für Brandunfälle sowohl im Handelsrechte als im Betriebsreglement unzweifelhaft geregelt; es wird immer auf den konkreten Fall ankommen, ob und in welchem Umfange die Bahnen für einen solchen Brandschaden haftbar sind; sie dürften daher auch keine für alle künftigen Fälle präjudizielle Entscheidung über eine Rechtsfrage fällen; noch weniger dürfte aber die Regierung eine solche Entscheidung genehmigen und sich dadurch ein richterliches Eingreifen anmassen.

Gegenseitiger Unfallversicherungsverband der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Dieselben haben anlässlich ihres gegenseitigen Unfallversicherungsverbandes beschlossen, einen Unterausschuss zu wählen, welcher über die Frage entscheiden soll, ob nicht die dermalen als Präzipuum festgesetzte Durchschnittssumme von 8 000 fl. abzuändern sei, nachdem diese auf den einzelnen Unfall entfallende und seit dem Jahre 1882 angewendete Summe bei den grösseren Bahnen bedeutend überschritten wurde und hierdurch die kleineren Bahnen grossen Nachtheil erleiden. Zur Herstellung der Parität wäre diese Summe auf Basis der Kilometerlänge für die kleineren Bahnen zu erniedrigen, hingegen bei den grösseren zu erhöhen, umsomehr, als in letzter Zeit die Bahnen bedeutende Entschädigungen zahlen mussten und die Prozentualbeiträge auch bei den kleineren Bahnen grössere Summen betragen.

Die sechste Konferenz bezüglich der Wiener Stadtbahn.

Die nach langer Unterbrechung wieder aufgenommene Berathung hatte, nach einem den Blättern zugegangenen Communiqué die Verbindung der Donaukanal-Linie mit den in Wien einmündenden Bahnen zum Gegenstande. Der Vertreter der Firma Siemens & Halske erläuterte auf Einladung des Vorsitzenden die in der Zwischenzeit seit der letzten Konferenz nach Angabe der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und im Einvernehmen mit den betreffenden Bahnverwaltungen entworfenen generellen Anschlussprojekte und die damit im Zusammenhange stehenden Modifikationen und Ergänzungen des Hauptprojektes. Die bezüglichen Projekte betreffen: 1. die Verbindung der projektirten Donaukanal-Linie vom Münzamte, dem ursprünglich gedachten Endpunkte derselben, bis zur Kleistgasse am Rennweg und von da mit Unterfahrung der Wiener Verbindungsbahn bis zum Anschlusse an die Schlachthausbahn in Simmering, wodurch die Stadtbahn mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn in Verbindung gebracht wird; 2. eine Verbindung (Rampe) von der Stadtbahn am Rennweg bis zum Anschlusse an die Wien-Aspangbahn; 3. eine Verbindung von der projektirten Station Heiligenstadt der Donaukanal-Linie mit Uebersetzung des Donaukanals bis zum Anschlusse an die Nordwestbahn in der Brigittenau, und endlich 4. die für den Verkehr der Wiener Stadtbahn von der Wiener Verbindungsbahn bis Hütteldorf (zum Anschlusse an die Kaiserin-Elisabethbahn) erforderlichen neuen Gleiseanlagen und sonstigen Umstaltungen in der Strecke Matzleinsdorf - Meidling - Unterhetzendorf. Hierauf wurden in Beantwortung der elften Frage die mit diesen Anlagen verbundenen effektiven Kosten den Mitgliedern der Konferenz bekannt gegeben. Die sodann zur Verhandlung gelangende zwölfte Frage betraf die Erörterung, in welcher Art die interessirten Bahnverwaltungen dem Stadtbahnunternehmen sowohl in baulicher Beziehung durch Grundabtretung oder Ueberlassung von Anlagen in den Anschlussstellen u. s. w. als auch hinsichtlich der Betriebsführung durch andere förderliche Verkehrsmassnahmen eine Unterstützung angedeihen lassen wollen. Die anwesenden Bahnvertreter konnten selbstverständlich, so lange nicht seitens der projektirenden Firma in dieser Richtung konkrete Vorschläge an ihre Verwaltung gelangten, keine bindenden Erklärungen abgeben, wenn auch die Geneigtheit zu einer solchen Unterstützung des Unternehmens prinzipiell bereits jetzt von der Mehrzahl der Vertreter ausgesprochen wurde. Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat daher übernommen, einerseits bezüglich Erlangung der Zustimmung der einzelnen Verwaltungen zu den sie betreffenden Anschlüssen, insoweit sich dieselben aus dem erweiterten Projekte ergeben, andererseits auch wegen Kenntniss der finanziellen Unterstützung des Stadtbahnunternehmens speziell sich mit den Bahnen sofort in Verbindung zu setzen. Nachdem hierdurch die der Enquete vorgelegten Berathungs-Angelegenheiten erschöpft waren, schloss der Vorsitzende die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes an alle Betheiligten für die bisherige rege Antheilnahme am Gegenstande, und drückte noch den Wunsch aus, dass dieses Interesse sich auch weiterhin für die Förderung des Stadtbahnprojektes gedeihlich erweisen möge.

Eisenbahnbauten Ende Dezember 1886 in Oesterreich.

Zu Ende des Monates November 1886 wurden 558,3 km im Bau begriffene Eisenbahnen ausgewiesen. Hieran partizipirten die Staatsbahnen mit 304,1 km, die Privatbahnen mit 254,8 km. Im Laufe des Monates Dezember 1886 trat nun, wie das „C.-Bl. f. E.“ berichtet, in der Ziffer der Baukilometer bei den Staatsbahnen keine Veränderung ein; dagegen wurden bei den Privatbahnen 18,6 km dem öffentlichen Verkehr übergeben, und 50,0 km wieder dem Bau zugeführt, so dass sich hier ein Zuwachs von 31,4 an Baukilometern ergibt. Der Monat Dezember 1886 schliesst sohin mit 304,1 km Staatsbahnen, 286,2 km Privatbahnen, zusammen also 590,3 km Bahnen, welche gegenwärtig in Bauausführung stehen. Die dem Betriebe übergebenen Strecken sind folgende: a) Die Theilstrecke Petronell-Deutsch-Altenburg der Lokalbahnlinie Bruck an der Leitha-Hainburg der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (3,6 km lang), b) die Lokalbahnlinie Gaudenzdorf-Hietzing der Dampftramway Krauss & Co. (3,3 km lang) und die Theilstrecke Pecznizyn-Sloboda Rungurska der Kolomeaer Lokalbahnen (11,7 km lang). Die neuen Baulinien sind: Das 47,1 km lange Fragment Blazowitz-Gaya der Theilstrecke Brünn-Blazowitz-Gaya der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn und die 2,9 km lange Theilstrecke Deutsch-Altenburg-Hainburg der Lokalbahnlinie Bruck an der Leitha-Hainburg der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft. Einen wesentlichen Baufortschritt nahmen: die Fortsetzungslinie Rohr-Bad Hall der Kremsthalbahn, dann die Verbindungsstrecke Bisenz-Kunowitz und die Verbindungslinie nach Schimitz an der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft; fast vollendet sind die ebenfalls von der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft gebaute Lokalbahn Zasmuk-Becvar mit Abzweigung zur Zuckerfabrik in Becvar und die Gaisbergbahn. Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter ging der Jahreszeit entsprechend von 15 253 auf 9 132, das ist um 6 121 Mann zurück.

Zur Einfriedigung von Eisenbahnen.

Im „C. f. E. u. D.“ No. 20 d. J. empfiehlt P. B. Christian, Landschaftsgärtner in Tondern in Schleswig den Schwedischen Boxdorn als Heckenpflanze, indem er sich zu Auskünften über an ihn zu richtende frankirte Schreiben erbietet. Der Schwedische Boxdorn, eine Abart der Lycium Europaeum, kommt nach Christian's Angaben in der allerrauhesten, der Unbill der Witterung so recht ausgesetzten Lage recht gut fort, er gedeiht auf ganz leichtem Boden, sogar unter Schatten und Traufe anderer Bäume immer noch freudig. Der echte Schwedische Boxdorn gedeiht nach der Anpflanzung (im Frühjahr von Mitte Februar bis Mitte April, im Herbste von Anfangs Oktober bis Ende November) aus Stecklingen fast ohne jede Pflege, bildet schöne dichte Hecken, wächst rasch und macht an Boden und Klima äusserst bescheidene Ansprüche. Von Vieh und Wild hat der Boxdorn der vielen über 2 cm langen Stacheln und des widerlichen Geschmackes wegen nicht zu leiden, was demselben als Material für Wildzäune einen hohen Werth verleiht. Diese selten bei einer Pflanze vereinigten, nicht zu unterschätzenden Eigenschaften haben derselben an der sandigen, vom eisigen Nordwest so sehr heimgesuchten Westküste Jütlands längst Eingang verschafft und verdient dieselbe auch in anderen Ländern populär zu werden. (Nun folgt eine Anweisung über die zweckmässigste Art der Anpflanzung von Stecklingen.)

Das Reisen in Bosnien.

Hierüber hielt Professor Dr. Carl Zehden im Oesterreichischen Eisenbahnklub einen sehr interessanten Vortrag. Die frühere Türkische Verwaltung dieses Landes und die schauderhaften Berichte über dessen Okkupation waren zur Reise dahin nicht einladend. Es gab keine Strassen und noch weniger Eisenbahnen; jetzt ist dies ganz anders geworden; eine Reise nach Bosnien ist in der That überaus lohnend und gewiss eine der interessantesten, die man überhaupt in Europa machen kann, denn wo man auch hinblickt, werden die grossartigen Erfolge der durchgeführten Oesterreichischen Kulturarbeit wahrgenommen. Die Bosna-Bahn ist in ihrer Anlage und in ihren Leistungen wirklich anerkennenswerth; der von

der Stadt Sarajewo 3 km entfernte Bahnhof ist mit dieser Stadt durch eine Tramway verbunden, welche auch den Frachtenverkehr besorgt. Sarajewo selbst ist viel mit Salzburg verglichen worden; denn 130 Minarets schmücken diese reizend gelegene, rings von Waldungen umgebene Stadt. Seit die Zollschranken gegenüber Bosnien gefallen sind, hat dort der Oesterreichische Handel einen grossen Aufschwung genommen und die Konkurrenz von England, Frankreich, Italien und der Schweiz verdrängt. Die von der Landesregierung gebauten Strassen sind mindestens 5 m breit und ihre Steigung darf höchstens 5 pro Mille betragen; solcher Kunststrassen zählt Bosnien gegenwärtig 3 000 km; überdies sind noch 1 600 km sogenannte Reitwege, auf welchen man ganz gut mit kleinen Wagen fahren kann. Bosnien scheint mehr für die Pflege der Viehzucht als für die des Ackerbaues geeignet zu sein. Die Landesregierung trifft in ersterer Hinsicht die zweckmässigsten Einrichtungen durch Aklimatisirung der besten ausländischen Viehraçen und die Errichtung von Oekonomieschulen; die Lage Bosniens an der Adria und die Nachbarschaft der vieharmen Länder, wie Italien und Spanien, sichern nun einen bedeutenden Viehexport. Ausser den erwähnten Fachschulen, 1 Obergymnasium, 1 Kadetteninstitut und 2 Priesterseminarien gibt es heute in Bosnien schon 958 Volksschulen. Von den wirklich staunenswerthen Leistungen auf dem Gebiete der Verwaltung ist hervorzuheben, dass im vorigen Jahre 120 000 Rechtsfälle nach dem Bagatellverfahren von den Gerichten geordnet wurden. Es ist sich daher dem vom Redner schliesslich geäusserten Wunsche anzuschliessen, dass das gegenwärtige Regiment in Bosnien noch wenigstens 10 Jahre dauere, dann werde Bosnien gewiss allen anderen Oesterreichischen Provinzen ebenbürtig werden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Jeder Tag brachte in der Vorwoche die verschiedenartigsten Nachrichten oder Gerüchte über Friedenshoffnungen oder Kriegsbefürchtungen, überdies auch andere hierauf einflussnehmende Vorkommnisse. Bismarck's Aeusserung über die politische Lage, die Androhung des Belagerungszustandes im Elsass, die Französischen Pferdeeinkäufe, die falschen Gerüchte über die Erkrankung Kaiser Wilhelms, andererseits aber die Vorlagen in den Oesterreichisch-Ungarischen Vertretungskörpern über die Ausrüstung des Landsturmes und die Mehrerfordernisse der Heeresbewaffnung zusammen in der Summe von ca. 60 Millionen Gulden — dies alles wurde durch den freundschaftlichen Brief des Czaren an den Kaiser Wilhelm und das Abkommen über die Zusammensetzung der Bulgarischen Regentschaft, insbesondere aber durch den Geldüberfluss an unserer Börse (Eskompte 2¾—2⅞ pCt.) und die Erwägung paralysirt, dass mit dem voraussichtlichen Ergebnisse der Deutschen Wahlen für das Septennat in Berlin die friedliche Stimmung wieder Oberhand gewinnen wird. Unterstützt von günstigen Einnahmen stiegen Nordbahn (2342), Carl-Ludwigbahn (201) und Staatsbahn (240.50). Gesucht ohne Abgeber zu finden waren die sechs Böhmischen Bahnen, welche im Januar dieses Jahres gegen das Vorjahr ein Plus von 6 Millionen Centnern und 30 pCt. der Einnahmen verzeichneten. Dies gilt besonders von Prag-Dux, deren Güterverkehr um 55 pCt. stieg, welche somit rasch der Erholung entgegengeht.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel XIII.*)

I. Victoria.

Die erste Ansiedelung von Europäern in der jetzigen Kolonie Victoria datirt vom Jahre 1834, wo die Gebrüder Edward und Stephen Henty aus Vandiemensland sich an der Portlandbai in 38° 21′ südl. Br. und 141° 45′ östlich von Gr. niederliessen, um Viehzucht und Ackerbau zu betreiben. Am ersten Juli 1856 wurde Victoria, bis dahin unter dem Namen des Port Phillip-Distriktes zu Neu-Süd-Wales gehörig, zu einer selbständigen Kolonie erhoben. Sie umfasst als solche ein Areal von 4 133 Deutschen Quadratmeilen und ist damit ihrem Umfange nach zwar die kleinste, ihrer Bedeutung nach aber doch die wichtigste unter den Australischen Kolonien. Ihre Bevölkerung belief sich am 1. Oktober 1886 auf 1 020 502 Seelen. Die City of Melbourne, Hauptstadt, zählt 70 882 und mit den Vorstädten im Umkreise von 10 Englischen Meilen oder 16 km 322 690 Einwohner.

Victoria hatte am 1. Juli 1886 an Eisenbahnen 1 743 Miles oder 2 805 km, sämmtlich Staatsbahnen, im Betrieb, gegen 1 676 Miles oder 2 696 km im Vorjahre, deren Bau durchschnittlich 13 975 £ pro Mile oder 1,60 km gekostet hatte. An 154 Miles oder 248 km wurde zur Zeit noch gebaut. Es waren bis dahin 24 357 814 £ für Eisenbahnzwecke verausgabt worden, und davon entfielen 720 000 £ auf noch im Bau befindliche Strecken. Die Verzinsung erforderte 964 895 £. Aus der konsolidirten Staatsrevenue der Kolonie waren 2 468 779 £ entnommen, das übrige auf dem Englischen Geldmarkte angeliehen worden. Die Einnahmen aus den Bahnen von Juli 1885 bis dahin 1886 beliefen sich auf 2 329 120 (+ 147 188) £ oder 1 377 (+ 59) £ pro Mile, die Betriebskosten auf 1 310 538 (+ 33 113) £ oder 775 (+ 3) £ pro Mile. Der Reingewinn von 1 018 582 £ (+ 114 082 £) verzinste das Anlagekapital mit 4,77 pCt. und liess nach Deckung der nöthigen Zinsen einen Ueberschuss von 61 483 £. Es wurden in den 12 Monaten 42 511 014 (+ 7 697 012) Personen, 2 597 447 (+ 437 037) t Güter und 126 648 (+ 14 697) t an lebendem Vieh mit den Bahnen befördert. Zurückgelegt wurden im ganzen 7 256 703 (+ 406 885 Miles gegen das Vorjahr) und pro Mile durchschnittlich 6 sh. 5,03 d. vereinnahmt und 3 sh. 7,34 d. verausgabt. Die Einnahmen pro 1886/87 werden auf 2 425 000 £ und die Ausgaben auf 1 357 500 £ geschätzt.

Die Railway Commissioners, d. i. das aus drei Fachmännern bestehende Kollegium, welchem das Eisenbahnwesen der Kolonie unterstellt ist, reichten im September 1886 beim Eisenbahnminister ein Memorandum ein. Wie es darin heisst, wurden von den 54 Inlandbahnen in der Länge von 1 173 Miles oder 1 888 km, deren Bau das Parlament im Dezember 1884 genehmigt hatte, bis dahin neun mit 238 Miles oder 383 km, und von den acht kurzen Suburbanbahnen um Melbourne von zusammen 28½ Miles oder 45 km bis dahin sieben in Kontrakt gegeben. Die Baukosten der ersteren, welche nach der ursprünglichen Vorlage auf 833 553 £ geschätzt waren und in dieser Höhe auch bewilligt wurden, werden sich nach dem Memorandum auf wenigstens 990 793 £ und die der sieben Suburbanbahnen von 220 476 £ auf 371 118 £ erhöhen. Es macht dies zusammen ein Mehr von 307 882 £ aus, welches das Parlament, trotz aller ärgerlichen Debatten darüber, hat nachbewilligen müssen. Es steht zu erwarten, dass auch bei den übrigen noch nicht in Angriff genommenen Bahnen ähnliche Nachschüsse erforderlich sein werden.

Im Laufe des Jahres 1886 wurden in der Kolonie Victoria folgende Bahnstrecken, abgesehen von einer 3 km langen Strecke von Lal Lal (Station von der Nordwestbahn) nach der dortigen Rennbahn, neu eröffnet:

1. Am 7 Januar die 3½ Miles = 5½ km lange Schlussstrecke der Bahn von Morwell (Station an der Ostbahn) nach Mirboo (siehe vorigen Jahrgang S. 242) von Darlimurla nach North Mirboo. Die ganze Bahn erhält damit eine Länge von 25¼ Miles = 40⅘ km und hat 137 440 £ gekostet.

2. Am 14. Februar auf der von Dimboola nach der Südaustralischen Grenze zu bauenden und 63¼ Miles oder 102 km langen Bahn, welche am 3. Juli 1885 den Messrs. C. and E. Millar in Kontrakt gegeben wurde (siehe S. 242), die erste 25 Miles oder 40 km lange Strecke bis Nhill, einem unbedeutenden Orte, aber in einem guten Weidedistrikte. Ein sehr kostspieliger Durchstich war nöthig, und über den Wimmera River musste eine lange Brücke geführt werden. Dimboola, am Wimmera R., zählt 600 Bewohner, darunter viele Deutsche, und war die bisherige Endstation der von Melbourne auslaufenden Grossen Westbahn. Der Distrikt enthält vorzügliches Ackerland. Die Gesammtkosten dieser Bahn von Dimboola bis zur Grenze sind auf 233 777 £ veranschlagt.

3. Am 1. April auf der von Melbourne in gerader Richtung nach Ballarat im Bau begriffenen Bahn eine weitere 6¼ Miles oder 10 km lange Strecke von Melton, einem in 37° 40′ südl. Br. und 144° 34′ östlich von Gr. am Werribee R. romantisch gelegenen Orte mit 350 Seelen, westlich nach dem kleinen Orte Parwan. Die Bahn erreicht damit von Melbourne aus eine Länge von 29 Miles oder 46½ km. Ueber den Werribee R. musste ein 375 m langer und 38 m breiter Viadukt, zur Zeit der längste und bedeutendste in Australien, geführt werden, welcher 120 000 £ gekostet hat. Es bleibt jetzt zur Vollendung der ganzen Bahn noch eine Lücke von 23 Miles oder 37 km bis Gordons (37° 32′ südl. Br. und 144° 10′ östlich von Gr.) übrig.

4. Am 6. Mai die 19¾ Miles oder 31 km lange Bahn von St. James nach Yarrawonga, welche am 15. Mai 1885 dem Mr. George Pallett für die Summe von 54 717 £ in Verding gegeben wurde. Der kleine Ort St. James in 36° 15′ südl. Br. und 145° 58′ östlich von Gr. war bisher die Endstation einer von der Station Benalla, an der von Melbourne auslaufenden Nordostbahn, sich nach Norden zu abzweigenden 20½ Miles oder 33 km langen Bahn. Yarrawonga am Murray R. in 36° 1′ südl. Br. und 146° östlich von Gr. ist ein rasch aufblühender Ort in einem schönen Ackerbau- und Weidedistrikte. Die Gesammtkosten der Bahn haben sich auf 72 418 £ belaufen.

5. Am 12. Mai die 31¼ Miles (50 km) lange Bahn von Murtoa (Station der Nordwestbahn) nordwärts nach Warracknabeal, (siehe S. 242 l. c. No. 2). Mit Einschluss der Stationsgebäude und des rollenden Materials hat die Bahn 102 138 £ gekostet.

*) Wir verweisen auf unsere früheren Arbeiten über denselben Gegenstand in den Jahrgängen 1873 bis 1885.

6. Am 25. Juni die 38 Miles oder 61 km lange Strecke von Nhill, siehe oben unter No. 2, nach der Südaustralischen Grenze, Border Town, in 36° 19' südl. Br. und 140° 46' östlich von Gr., zum Anschluss an die von Adelaide Kolonie Südaustralien, auslaufende 183 Miles (295 km) lange Ostbahn, wurde vorläufig auf Rechnung der Bauunternehmer Messrs. C. and E. Millar nur für den Personenverkehr betrieben. Die Uebernahme der Bahn von Seiten des Staates erfolgte am 12. Januar 1887. Damit ist die wichtige Eisenbahnverbindung zwischen den Cities of Melbourne and Adelaide — eine Entfernung von 495 Miles (797 km) hergestellt. Die Fahrt dauert 18½ Stunden und kostet erster Klasse 3 £ 15 sh. und zweiter 2 £ 5 sh. Eine dritte Fahrklasse existirt auf den Australischen Eisenbahnen nicht.

7. Ebenfalls im Juni die 4¼ Miles (7 km) lange Strecke von Bacchus Marsh Junction nach Newport, deren Bau den Messrs. Lewis, Roberts and Glover für die Summe von 8 109 £ übertragen war, aber im ganzen 26 713 £ gekostet hat. Bacchus Marsh liegt in 32° 40' südl. Br. und 144° 27' östlich von Gr. und mit 700 Seelen hat eine fruchtbare Umgebung.

8. Am 8. Dezember auf der von Melbourne nach der Goldminenstadt Ballarat im Bau begriffenen Bahn (siehe No. 2) die 7,20 Miles (11½) lange Strecke von Gordons südöstlich nach Ballan, welche ebenfalls den Messrs. Lewis, Robert and Glover für 27 273 £ in Kontrakt gegeben war. Gordons, am Boorabool R. in 37° 32' südl. Br. und 144° 10' östlich von Gr., gehört einem Goldminendistrikte an. Ballan, am Werribee R. in 37° 36' südl. Br. und 144° 14' östlich von Gr., zählt 600 Bewohner, welche von Ackerbau leben, und hat in der Nähe werthvolle Waldungen. Der Ausbau der nun noch fehlenden kurzen Strecke von Ballan bis Parwan soll in nächster Zeit in Angriff genommen werden.

Es wurden seit unserem letztjährigen Berichte folgende Bahnstrecken in Submission gegeben:

1. Am 23. September 1885 die 49,77 Miles (80 km) lange Bahn von Heyfield nach Bairnsdale dem Mr. Robert Thornton für die Summe von 146 850 £. Heyfield, in 38° 1' südl. Br. und 146° 49' östlich von Gr. und mit 250 Seelen, liegt in einem Ackerbaudistrikte und ist die derzeitige Endstation einer von Traralgon, Station der (von Melbourne auslaufenden Ostbahn) sich nach Nordost abzweigenden Bahn Bairnsdale oder Wy Yung, am Mitchell R. in 37° 48' südl. Br. und 147° 35' östlich von Gr., hat 870 Bewohner, welche sich mit Bergbau, Ackerbau und Viehzucht beschäftigen.

2. Am 5. Januar 1886 eine 23 Miles (37 km) lange Bahn von Creswick nordöstlich nach Daylesford dem Mr. D. Leslie für die Summe von 97 380 £. Creswick mit 3 820 Seelen ist eine wichtige Goldminenstadt in 37° 28' südl. Br. und 143° 54' östlich von Gr. und Station an der von Ballarat auslaufenden Nordwestbahn. Daylesford, am Wombat R. in 37° 20' südl. Br. und 144° 13' östlich von Gr. und mit 3 900 Seelen, liegt in einem fruchtbaren Agrikulturdistrikte und hat in seiner Nähe ebenfalls ein Goldfeld. Die Gesammtkosten dieser Bahn sind auf 116 056 £ berechnet.

3. Am 5. Januar die 2,34 Miles (3,76 km) lange Strecke vom Royal Park nach Clifton Hill, eine Suburbanbahn von Melbourne, an Mr. John Horne für die Summe von 48 732 £.

4. Am 20. Januar die 13,17 Miles (21 km) lange Strecke von Camperdown westlich nach Terang an die Messrs. Walls, Mc Allister and Stansmore für die Summe von 37 554 £. Camperdown, in 38° 15' südl Br. und 143° 9' östlich von Gr. und bisher Endstation der von Geelong über Colac laufenden Westbahn, zählt 1 400 Seelen. Der Distrikt dient meist der Viehzucht. Terang zählt 600 Einwohner, welche sich gleichfalls mit Viehzucht beschäftigen.

5. Am 19. April die nur 1 Mile (1,60 km) lange Strecke von Hawthorn, einer 3½ Miles (5 km) östlich von Melbourne gelegenen Vorstadt mit 8 811 Seelen, nach Kew, auch Vorstadt von Melbourne und mit 6 000 Seelen, den Messrs. Noonan Brothers für 18 912 £. Die Gesammtkosten sind auf 33 982 £ veranschlagt.

6. Am 17. Mai der Bau einer 2,02 Miles (3,25 km) langen Strecke von Brighton Beach nach Picnic Point den Messrs. Graham and Waddik für 15 307 £. Brighton Beach ist ein 9 Miles oder 14⅓ km südöstlich von Melbourne gelegener Seeort mit 5 800 Seelen. Picnic Point liegt in 37° 59' südl. Br. und 145° 3' östlich von Gr.

7. Am 20. Mai die 2,28 Miles (3,67 km) lange Strecke von Alphington nach Heidelberg den Messrs. Fergus and Blair für die Summe von 43 702 £. Alphington am Yarrah R. und in 37° 46' südl. Br. und 145° 4' östlich von Gr., ist ein 5 Miles oder 8 km nordöstlich von Melbourne gelegener kleiner Ort mit 200 Einwohnern. Heidelberg, ebenfalls am Yarrah, zählt 500 Seelen und hat eine hübsche und freundliche Lage. Beide Orte betreiben Gärtnerei und Weinbau.

8. Am 21. Mai der Bau einer 10,60 Miles (17 km) langen Bahn von Moe nach Narracan dem Mr. J. Robb für die Summe von 89 241 £. Moe, ein kleiner Ort in 38° 10' südl. Br. und 146° 11' östlich von Gr., ist eine Station an der Ostbahn und ein Centrum eines ausgezeichneten Ackerbaudistriktes. Narracan in 38° 20' südl. Br. und 146° 8' östlich von Gr. liegt in einer wild zerrissenen und stark bewaldeten Gegend, aber mit fruchtbarem Boden. Die Gesammtkosten sind auf 98 048 £ kalkulirt.

9. Am 2. Juni der Bau einer 34 Miles (55 km) langen Bahn von Tatura nach Echuca den Messrs. Nicholl, Gray and Tamlyn für 106 806 £. Die Gesammtkosten sind auf 133 764 £ berechnet. Der kleine Ort Tatura mit 200 Seelen liegt in 36° 25' südl. Br. und 145° 19' östlich von Gr. und war bis jetzt die Endstation einer sich auf der Station Toolamba an der Nordostbahn nach Nordwest abzweigenden Nebenbahn. Echuca, am Murray R. und 36° 8' südl. Br. und 144° 45' östlich von Gr. und mit 5 000 Einwohnern, ist der Endpunkt der von Melbourne auslaufenden Nordbahn und ein wichtiger Handelsplatz. Neben Ackerbau und Viehzucht wird auch viel Weinbau im Distrikte betrieben. Die Bahn naht sich ihrer Vollendung, die erste ungefähr 16 Miles (28 km) lange Strecke bis zu dem kleinen Orte Kyabram in 36° 20' südl. Br. und 145° 7' östlich von Gr. soll Anfang Februar 1887 eröffnet werden. Da viel sumpfiges Terrain berührt wird, müssen zahlreiche Brücken angelegt werden.

10. Anfang August der Bau einer 15¼ Miles oder 24½ km langen Bahn von Lilydale über Yarrah Flats nach Healesville für 127 252 £. Lilydale am Olinda Creek in 37° 40' südl. Br. und 145° 21' östlich von Gr. zählt 480 Seelen und war bisher die Endstation einer von Melbourne nach Nordost laufenden Bahn. Im Distrikte werden hauptsächlich Milchwirthschaft und Weinbau betrieben. Healesville in 37° 38' südl. Br. und 145° 30' östlich von Gr. hat 230 Bewohner, welche sich mit Viehzucht und Hopfenbau beschäftigen.

11. Am 9. August den Messrs. A. Turnbull and Co. die 5 Miles (8 km) lange Strecke von Wedderburn road Station nach Wedderburn für die Summe von 11 187 £. Die von der Goldminenstadt Sandhurst in 36° 46' südl. Br. und 144° 17' östlich von Gr. nordwestlich nach Wyckeproof in 36° 5' südl. Br. und 143° 17' östlich von Gr. laufende Bahn lässt auf der Station Wedderburn-road in 36° 25' südl. Br. und 143° 37' östlich von Gr. den Ort Wedderburn 5 Miles (8 km) westlich liegen. Es war dies nöthig, um sehr kostspielige Erdbauten zu vermeiden. Wedderburn am Korong Creek mit 600 Seelen liegt im Centrum eines vorzüglichen Ackerbau- und Weidedistriktes. Diese kurze Bahn soll später in westlicher Richtung bis Cope Cope, Station an der von Ballarat nach Donald laufenden Nordwestbahn, fortgesetzt werden.

12. Mitte September die 10½ Miles oder 17 km lange Bahn von Lubeck, einem kleinen Orte mit erst 100 Bewohnern in 36° 48' südl. Br. und 142° 25' östlich von Gr. und Station an der von Melbourne auslaufenden Nordwestbahn, nordöstlich nach Rupanyup am Dunmunkle Creek, für die Summe von 45 295 £.

13. Mitte Dezember die erste Sektion der 120 Miles (193 km) langen Grossen Südbahn, welche sich auf der Station Dandenong in 38° südl. Br. und 145° 15' östlich von Gr. von der Ostbahn abzweigen und über die Strezlecki Ranges nach Port Albert in 38° 41' südl. Br. und 146° 45' östlich von Gr. führen soll, an die Messrs. J. Falkingham and Sons für die Summe von 251 271 £. Die Kosten der ganzen Bahn sind auf 517 654 £ veranschlagt. Die erste Sektion ist 50 Miles (80½ km) lang und reicht von Dandenong bis Whitelaw's Track auf der Höhe der Strezlecki Ranges. Von Dandenong aus wird sich die Bahn, um den Orten Grantville, Corinella, Woolamai Kilcunda und Griffith Point zu dienen, an der östlichen Küste der Western Bay nach Tobinyallock in 38° 18' südl. Br. und 145° 32' östlich von Gr. hinziehen und dann über die kleinen Orte Lang Lang und Jettho in 38° 20' südl. Br. und 145° 37' östlich von Gr. die Höhe der Strezlecki Ranges ersteigen. Die letzten 10 Miles oder 16 km führen über sehr gebirgiges Terrain, wo die Steigung sich auf 1 zu 40 gegen 1 zu 50 vorher erhöhen wird.

Auf der von Melbourne nach Wodonga am Murray River in 36° 7' südl. Br. und 146° 54' östlich von Gr. laufenden Nordostbahn wurde das zweite Gleise von Essendon (Vorstadt, 9½ km nordwestlich von Melbourne gelegen mit 5 550 Seelen) nach der 55 Miles oder 88½ km entfernten Station Seymour, einem Städtchen mit 850 Seelen, im Oktober 1886 vollendet. Die Kosten betrugen 450 000 £.

Der zwischen der City of Melbourne (Sandridge) gelegene Suburbandistrikt Emerald Hill sowie die City of Ballarat, eine bekannte Goldminenstadt mit 37 387 Seelen in 37° 33' südl. Br. und 143° 50' östlich von Gr., sollen mit Trambahnen versorgt werden.

Ausser den vorgenannten Bahnen ist noch eine lange Reihe anderer neu zu bauender Strecken in der Vorbereitung. Die Vermessungen sind bei den meisten soweit vorgeschritten, dass Submissionen in nächster Zeit ausgeschrieben werden können.

Die einer Aktiengesellschaft gehörigen Trambahnen und Omnibusse in Melbourne und den Vorstädten konnten für die 12 Monate vom Oktober 1885 bis dahin 1886 eine Dividende von 12 pCt. vertheilen. Es wurden in dieser Zeit 16 358 850 Personen befördert gegen 11 659 937 im Vorjahre. Die Trambahnen, theils Kabel-, theils Pferdebahnen, sollen im Jahre 1887 durch Eröffnung neuer Strecken beträchtlich erweitert werden.

(Fortsetzung folgt.)

Präjudizien.

v. O Haftpflicht. **Der auf Minderung oder Aufhebung der Rente Klagende hat die Voraussetzung der im § 7 Absatz 2 des Haftpflichtgesetzes gewährten Klage, mithin die wesentliche Veränderung der Verhältnisse zu beweisen. — Mit dem Nachweis der Aenderung fällt das frühere Urtheil nicht zusammen; vielmehr ist die Aufhebung der Minderung der Rente nur je nach dem Umfange und der Beschaffenheit der Aenderung auszusprechen.** Thatbestand: Durch rechtskräftiges Urtheil des Landgerichts Strassburg vom 13. Januar 1881 wurde dem Beklagten A. wegen eines am 17. April 1879 bei dem Betriebe der Reichseisenbahnen erlittenen Unfalls ausser einer besonderen Entschädigung für die Zeit vom 17. April 1879 bis 6. November 1880 eine vom letzteren Tage ab laufende, monatliche Rente in der Höhe von 100 *M.* zugesprochen. Im Jahre 1883 beantragte Kläger (Reichsfiskus) gemäss § 7 des R.-Haftpflichtgesetzes auf dem Wege der Klage die Aufhebung dieser Rente, weil der Beklagte seine Gesundheit, sowie seine Arbeits- und Erwerbsfähigkeit vollständig wiedererlangt habe. Das Landgericht Strassburg erkannte nach Beweiserhebung durch Urtheil vom 21. November 1884 auf Herabsetzung der Rente seit dem 6. Januar 1884 auf den Betrag von 15 *M.* für den Monat. Ausserdem wurde A. verurtheilt, die seit dem 6. Januar 1884 erhaltenen „Rentenbeträge", soweit sie den Betrag von 15 *M.* für den Monat überschreiten, an Kläger zurückzuzahlen. Hierbei ging das Gericht von der Auffassung aus, die Erwerbs- und Arbeitsfähigkeit des Beklagten sei vollständig wiederhergestellt; es sei aber immerhin mit Rücksicht auf gewisse von ihm behauptete subjektive Störungen und die dadurch entstehenden Unbequemlichkeiten eine Entschädigung in der Form einer Rente zu gewähren. Gegen dieses Urtheil hat der Beklagte A. Berufung eingelegt. Der Fiskus begehrte mittelst Anschlussberufung vollständige Aufhebung der dem Beklagten zugebilligten Rente sowie Verurtheilung zur Zurückzahlung der seit dem 6. Januar 1884 bezogenen Beträge. Nach erneueter Beweisaufnahme ist durch Urtheil des Oberlandesgerichts Kolmar vom 8. Februar 1886 die dem Beklagten zuerkannte Rente vom 6. November 1885 ab auf den Betrag von 20 *M.* für den Monat herabgemindert und derselbe verurtheilt worden, die seit diesem Tage bezogenen Rentenbeträge, soweit dieselben den zuerkannten Betrag von 20 *M.* übersteigen, an den Kläger zurückzuzahlen. Die ergangene Entscheidung wurde im wesentlichen auf folgende Gründe gestützt: „Aus dem im ersten Rechtszuge erhobenen Sachverständigengutachten habe der Gerichtshof nicht mit dem ersten Richter die Ueberzeugung gewinnen können, dass der Beklagte schon zur Zeit der Klageerhebung — 13. Dezember 1883 — die vor dem Unfall besessene Erwerbsfähigkeit, insbesondere die Kraft, sich den mit dem Transport von Grossvieh verbundenen Anstrengungen zu hinterziehen, vollständig wiedererlangt habe. Auch das neuerdings von anderen Sachverständigen erhobene Gutachten liefere nicht den dem Kläger obliegenden Beweis, dass der Beklagte seine frühere Erwerbsfähigkeit vollständig wiedererlangt habe. In diesem Gutachten werde nämlich zwar angenommen, der Beklagte sei soweit hergestellt, um bei ernstlichem Willen seine frühere Erwerbsthätigkeit aufnehmen und die mit dem Transport von Vieh verbundene Anstrengung bewältigen zu können; es werde jedoch zugegeben, dass die von dem Beklagten behaupteten subjektiven Störungen bestehen könnten und dass auch solche Störungen des Nervensystems im Stande seien, den Menschen bei anscheinend normalem Körperzustand zu quälen und seine Arbeitsfähigkeit zu hemmen, wie dies auch die als Zeugen vernommenen Aerzte behaupteten. Immerhin sei eine wesentliche Zunahme der Erwerbsfähigkeit aus dem Gutachten zu entnehmen und deshalb eine erhebliche Minderung der Rente gerechtfertigt. Diese Minderung könne jedoch, da das Sachverständigengutachten vom 28. Juli 1884 nicht vermocht habe, dem Gerichtshofe die Ueberzeugung zu verschaffen, dass die erhöhte Erwerbsfähigkeit des Beklagten schon vor November 1885 bestanden habe, erst von da ab eintreten und zwar zweckmässig vom 6. Tage dieses Monats ab, als dem in denselben gefallenen Zahltage. Von da ab seien auch die vom Beklagten bezogenen, den Betrag von 20 *M.* übersteigenden Renten zurückzuzahlen. Gegen dieses Urtheil legte Kläger Revision ein, welche aber als unbegründet zurückgewiesen wurde aus folgenden Gründen: „Das Berufungsgericht geht von der zutreffenden Auffassung aus, dass bei einer auf § 7 Absatz 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gestützten Klage der Kläger die wesentliche Veränderung der Verhältnisse nachzuweisen habe, durch welche die Anwendung der erwähnten Gesetzesbestimmung bedingt ist. Diese Auffassung wird zwar im allgemeinen vom Revisionskläger nicht angefochten. Derselbe meint aber, wenn der Verpflichtete seinerseits eine wesentliche Veränderung der in Frage stehenden Verhältnisse nachgewiesen habe, falle das verurtheilende Erkenntniss zusammen und habe nun der Berechtigte neuerdings den Grund der Klage zu beweisen. Dieser Satz kann nicht als richtig angesehen werden. Nach § 7 Absatz 2 des Haftpflichtgesetzes kann der Verpflichtete, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung der Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind, je nach der Beschaffenheit und dem Umfange die Aenderung oder Aufhebung der Rente verlangen. Von dem Umfange der vom Verpflichteten nachzuweisenden Veränderung, also auch von dem Umfang, in welchem dem Kläger dieser Beweis gelungen ist, hängt es ab, ob die die Rente ganz aufzuheben oder blos zu mindern ist. Im vorliegenden Falle hat nun das Berufungsgericht angenommen, der Beweis, dass der Beklagte seine frühere Erwerbsfähigkeit vollständig wieder erlangt habe, sei nicht erbracht. Es war hiernach folgerichtig nur auf eine Minderung der Rente zu erkennen und erscheint der in dieser Richtung erhobene Angriff unhaltbar. — Auch die weitere Beschwerde, die Bestimmung des angefochtenen Urtheils, nach welcher die Rückzahlung der zu viel bezogenen Rente erst für die Zeit nach dem 6. November 1885 zu erfolgen hat, sei nicht genügend begründet, kann nicht als gerechtfertigt angesehen werden. Da es Sache des Klägers war, nachzuweisen, dass und wann die wesentliche, eine Herabsetzung der Rente bedingende Veränderung eingetreten sei, genügte die Feststellung, es sei nicht erwiesen, dass dieselbe vor November 1885 schon vorhanden gewesen sei. Es ist aber auch einleuchtend, dass der erste Zahltag im November 1885 als Termin gewählt worden ist, weil das Berufungsgericht dem früheren Gutachten ein entscheidendes Gewicht nicht beigelegt hat und die späteren Sachverständigen den Beklagten erst am 16. November 1885 untersucht haben." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Oktober 1886; Duy u. Sauter, Jur. Zeitschr. Bd. XII S. 4 ff.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Lokalbahnen und auf der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza ist wegen Schneeverwehungen am 19. Februar l. J. eingestellt und auf der letzteren am 20. Februar d. J. wieder aufgenommen worden.

Wien, am 22. Februar 1887. (412)
Die Centralleitung.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Die am 14. d. Mts. infolge Eisganges im Rheine geschlossene Trajektanstalt Griethausen bei Cleve ist heute Vormittag wieder in Betrieb gesetzt worden.

Köln, den 19. Februar 1887. (413)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von Station Georgmarienhütte. Die Ausnahmetarife vom 15. Mai 1882 u. 1. Aug. 1882 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg von Station Georgmarienhütte nach den Stationen Bremerhafen, Geestemünde etc., bezw. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr mit den Stationen des Rheinisch - Niederdeutschen Verbandes gelangen mit dem 1. Mai d. J. zur Aufhebung. (414)

Georgmarienhütte, d. 21. Februar 1887.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Georgmarienhütten Eisenbahn.

Zum Seehafen-Ausnahmetarife für den Staatsbahnverkehr Altona - Oldenburg-Hannover - Frankfurt a/M. ist ein vom 1. k. Mts. ab gültiger Nachtrag mit weiter ermässigten Frachtsätzen für Petroleum und Naphtha herausgegeben. Derselbe kann in den Expeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 21. Februar 1887. (415)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 16 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 26. Februar 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verband. Am 1. März 1887 tritt zum Tarifhefte No. 1 der Nachtrag VII und zum Tarifhefte No. 2 der Nachtrag VI in Kraft. Diese Nachträge enthalten, ausser veränderten Entfernungen und Frachtsätzen für verschiedene ältere Verbandstationen, Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Brunn der Sächsischen Staatseisenbahnen, Casekow, Colbitzow, Neuhausen, Passow i. d. U.-M., Schönermark und Tantow des Direktionsbezirks Berlin, Glaserberg und Radis des Direktionsbezirks Erfurt, sowie für die wichtigeren Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 23. Februar 1887. (416)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Vom 1. März d. J. ab wird die Station Döbeln in den widerruflichen Ausnahmetarif für Mehl nach Bayerischen Stationen, gültig vom 1. August 1886, einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 21. Februar 1887. (417)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März l. J. ab treten in den Ausnahme-Frachtsätzen für Getreide ab Mannheim im Verkehre mit den Stationen der Strecke Radolfzell-Mengen und Seitenlinien Berichtigungen in Kraft, welche Ermässigungen von 1—5 ₰ für 100 kg zur Folge haben. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Zugleich wird der Frachtsatz des internen Ausnahmetarifs No. 7 (für Eisen und Stahl) Mannheim-Freiburg auch für den Verkehr zwischen Mannheim und Emmendingen beziehungsweise Riegel für gültig erklärt.

Karlsruhe, den 22. Februar 1887. (418)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikate, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif I genannt, treten für den Verkehr zwischen den Stationen Bingen, Darmstadt, Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kassel, Mainz, Weinheim und Worms einerseits und den Badischen Stationen der Strecke Radolfzell-Mengen einschliesslich Seitenlinien andererseits mit Wirkung vom 1. März d. J. an Stelle der seitherigen Frachtsätze anderweite, berichtigte Ausnahmesätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen.

Karlsruhe, den 22. Februar 1887. (419)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Vieh- etc. Verkehr. Am 1. März d. J. tritt zum Tarif für den oben bezeichneten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen noch die aus dem Ausnahmetarif vom 1. Mai 1881 für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen nebst Viehbegleitern von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen übernommenen Tarifsätze und tritt damit der vorbezeichnete Ausnahmetarif, soweit er sich auf den Verkehr mit der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn bezieht, ausser Kraft.

Exemplare des Nachtrages III werden von den Verbandstationen und dem Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier, unentgeltlich verabreicht.

Berlin, den 19. Februar 1887. (420H&V)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Lokalverkehr Köln (rechtsrheinisch) und Rheinischer Nachbarverkehr. Die Stationen Erpel und Walmerod werden vom 25. d. Mts. ab in den in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarif E für die Beförderung von Basalt etc. aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 21. Februar 1887. (421)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 25. Februar d. J. tritt für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg von Hadamar nach Frankfurt a/M. H. L. B. ein Ausnahme-Tarifsatz von 0,22 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Köln, den 22. Februar 1887. (422)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. März d. J. gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Frankfurt a/M. (Linie Halle-Nordhausen), und Hannover (nördlich von Wilhelmshöhe), ferner der Oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung, durch welchen der Norddeutsch - Sächsische, sowie der Magdeburg-Sächsische Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Mai 1880, bezw. vom 15. Mai 1880, nebst den hierzu erschienenen Nachträgen ersetzt werden. — Abzüge des neuen Tarifes, welcher lediglich Frachtermässigungen in sich schliesst, sind von den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 22. Februar 1887. (423)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Für die Beförderung von Bier zwischen Erlangen, Kulmbach, München (Centralbahnhof, Südbahnhof und Ostbahnhof), Nürnberg (Centralbahnhof) und Würzburg einer- und Insterburg andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 21. Februar 1887. (424)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu unserem internen Gütertarife ist das Ergänzungsblatt No. 10 erschienen, welches die Tarifkilometer für die Stationen der neu zu eröffnenden Linie Freiburg-Neustadt i/Schw. enthält. Der Tag der Betriebseröffnung wird noch besonders bekannt gegeben. Exemplare sind durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 22. Februar 1887. (425)
Generaldirektion.

Am 1. März d. J. tritt für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der **Aachen - Jülicher** Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Magdeburg** andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

1. der Vieh- u. s. w. Tarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg vom 1. April 1884,
2. der Vieh- u. s. w. Tarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Braunschweig vom 1. April 1884,
3. der Vieh- u. s. w. Tarif für den Norddeutschen Verband vom 1. November 1883

nebst Nachträgen; derjenige unter 3 jedoch nur in soweit, als derselbe sich auf den Verkehr zwischen Stationen der Aachen - Jülicher Eisenbahn und Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg bezieht.

Der neue Tarif hat vielfache Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze, aber auch Erhöhungen derselben im Gefolge.

Die Letzteren gelangen erst mit dem 15. April d. J. zur Wirksamkeit.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch der Tarif zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 26. Februar 1887. (426)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Am 1. März d. Js. kommt im Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandtarif Theil II unter Vorbehalt des Widerrufs ein Ausnahmetarif für eiserne Wasserleitungsröhren in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Berlin Schles., Görl.

bezw. Anhalt-Dresdener Bhf. nach Wien K.F.N.B., Floridsdorf, Wien Oe.N.W.B., Jedlesee, Wien K. F. J. B., Wien Oe. U. St. E. G. und Stadlau, ferner nach Wien N. B. Donauuferbahnhof und Wien K. K. Oe. St. Donauquaibahnhof zur Einführung. Derselbe beträgt nach Wien etc. 2,13 ℳ und nach Wien Donauuferbahnhof und Donauquaibahnhof 2,14 ℳ für 100 kg, wovon bei dem gegenwärtigen Koursstande der Oesterreichischen Währung noch je 0,04 ℳ für 100 kg in Abzug zu bringen sind.

Breslau, den 22. Februar 1887. (427)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die übrigen Deutschen Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Am 20. März 1887 treten die Nachträge IV zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II Heft 1, 2 und 3 in Geltung. Dieselben enthalten:

Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen und der Bestimmungen über die zeitweilige Kürzung der Frachtsätze, Aenderung einiger Stationsbezeichnungen, Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Breslau, Märkischer und Freiburger Bahnhof, einige Erweiterungen und Ermässigungen der Klassen- und Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife No. 29. Glaubersalz, 30. Eisen etc. des Spezialtarifs I, 31. Güter des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 5 000 kg und 32. Eisen, gelöstes im Tarifheft 2, ferner neue, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Flachs im Tarifheft 3, Aufnahme der seit Herausgabe des Nachtrags III eingeführten Ausnahmetarife, Verlängerung der Gültigkeit einiger mit Zeitbeschränkung eingeführten Ausnahmetarife, wie Ergänzungen und Berichtigungen.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den bekannten Dienststellen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 17. Februar 1887. (428)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Verband. Für den Verkehr zwischen Zeitz Sächs. St. B. und einzelnen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn treten vom 1. März d. J. ab die gleichen Frachtsätze in Kraft, welche von der Station Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt bereits bestehen. Ueber die in Betracht kommenden Stationen wird von der Güterexpedition Zeitz Auskunft ertheilt.

Dresden, am 23. Februar 1887. (429)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. März d. J. tritt zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)** und **Aachen-Jülich-Bromberg und Ostpreussische Südbahn** vom 1. Oktober 1885 der 2. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderung der besonderen Bestimmungen, Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen bezw. Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Köln (linksrheinisch), Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 7 für Langeisen.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag zum Preise 0,25 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 26. Februar 1887. (430)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich Bahn. Am 20. d. Mts. treten für die Beförderung von Walzeisen und Roheisen bei Aufgabe in Wagenladungen von je 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen von Rodingen, Station der Prinz Heinrich Bahn, nach Frankfurt a/M., Station der Hessischen Ludwigsbahn, folgende Frachtsätze über Bettingen-Wasserbillig-Coblenz-Niederlahnstein-Rüdesheim-Höchst am Main H. L. B. in Kraft:

für Walzeisen 12,64 ℳ } für 1 000 kg
„ Roheisen 8,48 „ }

Köln, den 18. Februar 1887. (431)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Sächsischer Verband. Am 10. März d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Verbands-Gütertarif vom 1. August 1884 ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs besondere Bestimmungen für die Frachtberechnung nach und von einzelnen nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffneten Privat-Weichenanlagen, sowie neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen bezw. Haltestellen Gross-Gorzütz, Gross-Totschen, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau, Trebnitz i/Schl. und Zedlitz des Direktionsbezirks Breslau.

Exemplare des Nachtrags sind, soweit der Vorrath reicht, von den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 15. Februar 1887. (432)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Taraczvölgyer schmalspurige Lokalbahn. Am Tage der Betriebseröffnung dieser Bahn tritt der Nachtrag I zum Heft II des Lokaltarifes, welcher Frachtsätze für Holzsendungen von der Station Kobila-erdö und ausserdem modifizirten Bestimmungen betreffs der Lieferzeitfristen enthält, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl in den Stationen, wie bei der Materialverwaltung der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn für den festgesetzten Preis käuflich zu beziehen.

Budapest, im Februar 1887. (433)
Die Generaldirektion
der Ungarischen Nordostbahn,
als betriebsführende Verwaltung.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Zündhölzchen tritt gemäss Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Reklamationswege ab 10. März cr. bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Bilin transit	0,42 ℳ

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. Februar 1887. (434)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft. Beförderung von Getreide und Mais in loser Schüttung (alla rinfusa) im Verkehre zwischen Stationen der Lokalbahnstrecke Czernowitz-Nowosielitza.

Die in No. 97 vom 11. Dezember v. J. publizirte Beförderung von Getreide und Mais in loser Schüttung (alla rinfusa) im Verkehre ab Nowosielitza nach den Oesterr. Stationen der Gesellschaft findet bis auf weiteres unter den gleichen Modalitäten auch auf Transporte im Verkehre zwischen den Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen Anwendung.

Wien, am 22. Februar 1887. (435)
Die Centralleitung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringischer Verbands-Personenverkehr. Mit dem 1. März d. J. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag XXIV in Kraft, enthaltend abgeänderte Fahrpreise und Gepäcktaxen für verschiedene Verkehrsbeziehungen, ferner Gepäcktaxen für den Verkehr mit den Haltestellen Haarhausen, Längwitz, Prittitz und Wetterzeube, sowie neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn. Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 21. Februar 1887. (436)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Submissionen.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Lieferung von Werksteinen (etwa 600 cbm) für das neue Empfangsgebäude im ganzen oder getheilt.

Termin: Donnerstag, den 10. März 1887, Vormittags 10 Uhr, im Büreau für den Bahnhofsumbau.

Zeichnungen, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Uebersendung von 3,00 ℳ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 22. Februar 1887. (437)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

No. 4. Jahrgang 1887. Berlin, am 26. Februar 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 24. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A C X	3779	1	—	Stahlscheere —	2	1	Verden	K. E.-D. Hannover	in einem offenen Wagen vorgefunden.
2	A H	772	1	—	Eisenbahnschiene —	?	2	Redensblickweiche	K. E. D. Breslau	
3	B A C	254	1	Fass	? —	148	3	Remagen	Linksrh. Köln	
4	C F	175	1	Korb	Gewürze —	46	4	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
5	C F B / N B	1127 / 2097	2	—	Wagendecken —	—	5	Helenaveen	„	
6	C O	24	1	Fass	Petroleum —	—	6	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	E	4	1	Sack	Bürstenwaaren —	37	7	Crefeld	Linksrh. Köln	bei der Schuppenrevision vorgefunden.
8	F W M	128	1	Kiste	Feilen und Guss —	25	8	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
9	H	40	1	Korb	unbekannt —	27	9	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
10	H L	30871	1	Kiste	unbekannt —	—	10	Vlissingen Hafen	„	
11	H S	14770	1	Kollo	Eisenwaaren —	368	11	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
12	J W	76	1	Korb	? —	47	12	Aachen	Linksrh. Köln	
13	L & C	237	1	Kollo	Sensen —	9	13	„		bei der Schuppenrevision vorgefunden.
14	M	6470	1	Kiste	Manna —	88	14	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
15	M D W	1876	1	Ballen	? —	40	15	Moers	Linksrh. Köln	
16	M & S	463	1	Korb	Eisenwaaren —	—	16	Köln Gereon	„	
17	M S	922	1	„	? —	122	17	„		
18	N K	—	36	—	eis. Platten —	—	18	Breda	Niederländ. Stsb.	
19	P S	1157	1	Ballen	Manufakturwaaren —	37	19	Hannover	K. E.-D. Hannover	bez. Hannover.
20	R	42	1	—	Luftkessel —	96	20	Groningen	Niederländ. Stsb.	
21	S H	3065	1	—	eiserner Ambos —	170	21	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
22	U	338/340	3	Ballen	Benzin —	120	22	Freiburg	Badische Stsb.	

B. Kolli mit Adr. sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
23	Gewerkschaft Roddergrube Brühl bei Köln	69	1	—	Wagendecke —	—	23	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
24	H. A. Mayer Hannover	—	1	Pack	Körbe —	10,5	24	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	Villers	—	1	Ballen	Korkstopfen —	3	25	Hasselt	Grand Central Belge	
26	Weissheimer in Andernach	—	2	Pack	leere Säcke —	65,5	26	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bez. Solingen-Erfurt.

C. Kolli mit Numm. sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
27	—	15	1		eiserner Kessel mit Deckel	41	27	Hameln	K. E.-D. Hannover	bez. Hannover.
28	—	50	1	Kollo	Maschinentheil —	23,5	28	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	

D. Kolli ohne Signatur:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
29	—	—	1	Bund	6 eis. Bolzen mit Schrauben u. Plättchen	6,5	29	Gera	K. E.-D. Erfurt	
30	—	—	1	Platte	Eisen —	16	30	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
31	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	36	31	Brühl	Linksrh. Köln	
32	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	27	32	Roisdorf	„	
33	—	—	1	„	Eisendraht —	4,5	33	Aix M.	Grand Central Belge	
34	—	-	1	Stück	Eisenguss —	8	34	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
35	—	—	16	—	eiserne Fensterverschliesser	1	35	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
36	—	—	2	—	eiserne Geländerstangen mit Schrauben von einem Eisenbahnwagen	—	36	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	—	—	1	Ballen	Gewebe —	—	37	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
38	—	—	6	Kolli	Gittereisen —	9	38	„	„	
39	—	—	1	Stück	gefärbtes Holz —	55	39	Simpelveld	„	
40	—	—	2	—	Holzkeile —	—	40	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	—	—	1 1	Korb Kollo	leer Holz	1	41	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
42	—	—	1	—	Leine 8 m lang —	0,5	42	„	„	
43	—	—	1	Päckchen	in gelbem Papier anscheinend Kali	1	43	Falkenberg	„	
44	—	—	1	—	eis. Platte (Maschinentheil)	8	44	Leipzig (Thür. Bahnhof)	„	
45	—	—	2	—	neue Roststäbe —	3,5	45	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
46	—	—	1 1	— —	Schraubenschlüssel, (anscheinend) mechanisches eisernes Verbandzeug in nebenstehender Form	—	46	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	2	1	Bund	Leinwand —	4	1	Csaba	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 17/1.
2	C H	—	1	„	leerer Korb —	55	2	Oroshaza	„	von Budapest seit 31/1.
3	D G	—	1	Stück	Eisenplatte —	0,5	3	Szolnok	„	seit 6/1.
4	D J C	1241	1	Kiste	Stärke —	64	4	H. M. Vásárhely	„	von Mokrin seit 11/1.
5	G B	—	1	Stück	Eisenplatte —	4	5	N. Káta	„	von Ujszasz seit 16/12.
6	K	—	2	„	Ofentheile —	12	6	Arad	„	seit 12/11.
7	L	1/6	6	„	Ofentheile —	48	7	„	„	„ 12/11.
8	L A F	—	1	Pack	leere Säcke —	18	8	„	„	„ 11/10.
9	M K S	—	1	Sack	Weizen —	101	9	Oroshaza	„	„ 27/1.
10	M W	578	3	Kisten	leer —	79	10	Mezötur	„	v. Maros Vásárhely seit 18/1.
11	S Z F	451 376	21	Brode	Zucker	84,5 15,5	11	Arad	„	von N.Surany seit 3/2.
12	Levy Jozsef	—	1	Bund	leere Säcke —	22	12	Szalonta	„	v. Debreczen seit 17/1.
13	—	3	1	Pack	Winkeleisen —	1,75	13	Arad	„	seit 12/10.
14	—	4	1	Bund	leere Körbe —	25	14	Békés	„	von Wien seit 6/12.
15	—	11	1	„	leere Körbe	61	15	„	„	von Szeged St. E. G. seit 8/2.
16	—	—	2	—	Bretter —	19	16	Sarkad	„	seit 25/12.
17	—	—	1	Stück	Decke —	5	17	H. M. Vásárhely	„	„ 22/12.
18	—	—	1	„	Eisen —	5	18	Tapio-Györgye	„	von Budapest seit 23/1.
19	—	—	4	„	Eisen —	16	19	Csaba	„	seit 17/12.
20	—	—	1	—	Eisenkessel —	60	20	Arad	„	seit 12/11.
21	—	—	1	Fass	leer —	56	21	Szeged	„	von Budapest seit 30/12.
22	—	—	1	Stück	Geschirr —	1	22	Arad	„	seit 8/11.
23	—	—	8	„	Grabeisen —	7,5	23	Csaba	„	„ 3/2.
24	—	—	1	Bund	Grabeisen und Schaufel	8	24	Szeged	„	von Szeged a. v. t. seit 27/1.
25	—	—	1	Pack	Kanapeetheil —	11	25	Zám	„	von Szeged St. E. G. seit 20/11.
26	—	—	1	Korb	leer —	2	26	Arad	„	seit 12/11.
27	—	—	1	—	Nudelbrett —	—	27	H. M. Vásárhely	„	„ 22/12.
28	—	—	3	Stück	Ofenröhren —	2,5	28	Arad	„	„ 11/1.
29	—	—	1	„	Ofentheil —	2	29	Szolnok	„	von Budapest seit 9/10.
30	—	—	44	„	Rechentafeln —	—	30	Arad	„	seit 28/11.
31	—	—	1	Bund	leere Säcke —	21,5	31	Gyoma	„	v. Debreczen seit 14/1.
32	—	—	1	„	leere Säcke —	18	32	Szalonta	„	von Budapest St. E. G. seit 20/1.
33	—	—	1	Stück	Schubkarren —	20	33	Gyula	„	seit 18/12.
34	—	—	1	Bund	Tischbrett —	49	34	Szolnok	„	„ 21/12.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur. Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 17. 1887.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 2. März 1887.

Inhalt:

Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat neuerdings die von der technischen Kommission des Vereins nach den Beschlüssen der am 28./30. Juli v. J. in Salzburg abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins im Wortlaut festgestellten „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen" und „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Lokaleisenbahnen" in zwei besonderen Heften herausgegeben. Ueber die Entstehungsgeschichte dieser beiden Schriften haben wir seinerzeit in No. 66 S. 727 des vorigen Jahrgangs unserer Zeitung berichtet und daselbst auch bereits den für die bezeichneten beiden Gattungen von Bahnen massgebenden Unterschied hervorgehoben. Wir behalten uns vor, auf die Grundzüge für die Lokalbahnen demnächst noch besonders zurückzukommen, und machen in der nachfolgenden Zusammenstellung vorerst auf die Verschiedenheiten aufmerksam, welche zwischen den einander entsprechenden Bestimmungen der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen" und den „Grundzügen für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen" bestehen. Aus dieser Gegenüberstellung, welche durch die gleiche Eintheilung der Abschnitte und Paragraphen dieser beiden Drucksachen erleichtert und nahe gelegt wird, und in welcher nur wenige untergeordnete und lediglich formelle Unterschiede unberücksichtigt geblieben sind, ergibt sich die Eigenartigkeit der „Nebenbahnen" mit völliger Klarheit.

Die „Grundzüge" sind für die Vereinsverwaltungen nicht bindend; dieselben dürfen jedoch mit Recht die sorgfältigste Beachtung der betheiligten Kreise in Anspruch nehmen und werden sicherlich aufklärend und fruchtbringend wirken. Denjenigen, welche sich dieser mühevollen und langwierigen Arbeit mit anerkennenswerther Hingebung unterzogen haben, gebührt daher aufrichtiger Dank.

Vergleichende Zusammenstellung der entsprechenden Bestimmungen aus den

Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen.	**Grundzügen für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen.**

A. Bahnbau.

a) Bau der freien Strecke.

Planentwurf.

§ 1.

Bei dem Entwurfe solcher Eisenbahnen, bei welchen die Nothwendigkeit der späteren Herstellung von Doppelgleisen nicht ausgeschlossen erscheint, ist auf die Anlage eines solchen in angemessener Weise von vornherein Bedacht zu nehmen.	Nebenbahnen sind in der Regel eingleisig anzulegen; auf die Anlage der Doppelbahn ist nur in Ausnahmefällen Rücksicht zu nehmen.

Längsneigung.

§ 2.

(Absatz 1 und 2 übereinstimmend.)

Zwischen Gegengefällen oder Gegensteigungen von 1 : 200 (5 ‰) und darüber soll eine annähernd horizontale Strecke, wenn thunlich von der Länge eines Güterzugs, eingelegt werden.	Zwischen Gegengefällen oder Gegensteigungen von 1 : 200 (5 ‰) und darüber soll eine annähernd waagerechte Strecke eingelegt werden, für welche eine Länge von nicht unter 250 m empfohlen wird.

Kurven.

§ 3.

Die Halbmesser der Kurven in freier Bahn sollen möglichst gross gewählt werden.

Halbmesser unter 300 m sind nur ausnahmsweise zulässig.

Kurven von weniger als 180 m Halbmesser sind unzulässig.

(Sonst übereinstimmend.)

Die Halbmesser der Kurven in freier Bahn sollen möglichst gross gewählt werden.

Kurven von weniger als 180 m sind unzulässig.

§§ 4 bis 7 übereinstimmend.

Kronenbreite.

§ 8.

Die Kronenbreite des Bahnkörpers ist so zu bemessen, dass die Entfernung des Schnittpunktes einer durch die Unterkante der Schienen gelegten Linie mit der Böschungslinie von der Mitte des nächsten Gleises nicht unter 2 m beträgt.

Die Kronenbreite des eingleisigen Bahnkörpers ist so zu bemessen, dass die Entfernung des Schnittpunktes einer durch die Unterkante der Schienen gelegten geraden Linie mit der Böschungsebene von der Mitte des Gleises nicht unter 1,750 mm beträgt.

In scharfen Krümmungen und auf hohen Dämmen wird eine Verbreiterung empfohlen.

Trockenlegung der Bahn.

§ 9.

Die Bahnkrone in Höhe der Schienenunterkante soll, ausser bei Bahnstrecken in eingedeichtem Lande, in der Regel mindestens 600 mm über den bekannten höchsten Wasserstand gelegt werden.

Die Bahnkrone in Höhe der Schienenunterkante soll, mit Ausnahme von Bahnstrecken in eingedeichtem Lande, in der Regel über dem bekannten höchsten Wasserstande liegen.

(Sonst übereinstimmend.)

Bahnbettung.

§ 10.

Die Bahnbettung soll unter Unterkante der Schwellen mindestens 200 mm hinabreichen.

(Sonst übereinstimmend.)

Die Bahnbettung soll unter Unterkante der Schwellen mindestens 150 mm hinabreichen.

§§ 11 bis 35 übereinstimmend.

Brücken von Holz und Eisen.

§ 36.

Hölzerne Brücken sollen nur ausnahmsweise ausgeführt werden.

(Sonst übereinstimmend.)

Hölzerne Brücken sind zulässig, jedoch gegen Feuersgefahr entsprechend zu schützen.

§§ 37 bis 42 übereinstimmend.

Einfriedigungen.

§ 43.

Einfriedigungen sollen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht ausreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

Zwischen der Eisenbahn und den Wegen, welche unmittelbar neben derselben in gleicher Ebene oder höher liegen, sind Schutzwehren erforderlich, Gräben mit Seitenaufwurf sind als solche anzusehen.

Einfriedigungen sind auf gefährdete Stellen der Bahn zu beschränken. Gräben mit Seitenaufwurf sind als Einfriedigungen anzusehen.

Einfriedigungen der Bahn sind überhaupt entbehrlich, wenn die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde nicht überschritten wird.

Schranken.

§ 44.

Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit leicht sichtbaren Schranken (Barrieren) in angemessener Entfernung von dem nächsten Gleise zu versehen.

Für Fussgänger können solche Uebergänge mit Drehkreuzen oder anderen, in mindestens gleicher Weise sichernden Verschlüssen versehen werden.

Absperrungen von Wegeübergängen sind nur an denjenigen Stellen der Bahn erforderlich, wo eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 30 km in der Stunde eingehalten wird. Unter günstigen Verhältnissen ist es aber zulässig, die Absperrungen auch bei Anwendung grösserer Geschwindigkeiten fortzulassen.

§§ 45 bis 47 übereinstimmend.

Abtheilungszeichen.

§ 48.

Die Bahn soll in Längenabschnitten von je 100 m mit Abtheilungszeichen versehen werden.

Die Bahn soll mit Abtheilungszeichen versehen sein, deren Entfernung von einander höchstens 1 km beträgt.

§§ 49 bis 51 übereinstimmend.

b) Bahnhofsanlagen.

§§ 52 bis 54 übereinstimmend.

Anlage der Bahnhöfe.

§ 55.

Auf den grösseren Bahnhöfen sind die Anlagen für den Personenverkehr von denen für den Güterverkehr einschliesslich der Zu- und Abfahrten zu trennen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Uebersicht über das Ganze nicht verloren gehe und das Ordnen gemischter Züge ohne grossen Zeit- und Kraftaufwand erfolgen kann.

Wünschenswerth sind solche Einrichtungen, welche die Expedition und Beförderung der Eilgüter mit den Personenzügen erleichtern.

(Fällt fort.)

Zwischenbahnhöfe. / Zwischenstationen.

§ 56.

Von den Zwischenbahnhöfen sollen die vier Bedingungen erfüllt werden, dass:

a) Züge dieselben, ohne anzuhalten, mit Sicherheit durchfahren können;
b) Züge nie unnöthig Ausweichkurven befahren;
c) Züge einander ausweichen können;
d) Züge möglichst wenig Weichen gegen die Spitze befahren.

Zwischenstationen sind so anzuordnen, dass die Züge möglichst wenig Weichen gegen die Spitze befahren.

§ 57.

Zwischenbahnhöfe sollen in der Regel ausser den beiden Hauptgleisen mindestens noch ein drittes und den Raum für ein viertes Gleis erhalten.

Auf Zwischenstationen braucht in der Regel ausser dem Hauptgleise und einem Ausweichgleise ein weiteres durchgehendes Gleis nicht angelegt zu werden.

(Sonst übereinstimmend.) §§ 58 bis 60 übereinstimmend.

Einfriedigung.

§ 61.

Die Bahnhöfe sind nach Bedürfniss einzufriedigen.

Ausserdem ist der Abschluss der Perrons dringend zu empfehlen, um das Publikum von denselben abhalten zu können.

Die Bahnhöfe sind nach Bedürfniss einzufriedigen.

Entfernung der Gleise.

§ 62.

Als geringste Entfernung der Gleise von Mitte zu Mitte werden auf Bahnhöfen 4,500 m als wünschenswerth erkannt.

Für Hauptgleise, zwischen denen Perrons anzulegen sind, ist eine Entfernung von mindestens 6 m von Mitte zu Mitte zu empfehlen. Für kleinere Bahnhöfe und Haltestellen ist hierfür als geringstes Mass 5 m zulässig.

Als geringste Entfernung der Gleise von Mitte zu Mitte wird 4,5 m als wünschenswerth, 4,0 m als noch zulässig anerkannt. Für Gleise, zwischen denen Einsteigeplätze anzulegen sind, ist eine Entfernung von Mitte zu Mitte bis zu 4,5 m herab zulässig.

§§ 63 und 64 übereinstimmend.

Dreigleisige Weichen.

§ 65.

Ausweichungen für drei Gleise sind bei guter Konstruktion und entsprechender Signalvorrichtung auch im Hauptgleisen zulässig.

Ausweichungen für drei Gleise sind bei guter Konstruktion auch in Hauptgleisen zulässig.

§§ 66 und 67 übereinstimmend.

Drehscheiben.

§ 68.

Auf Lokomotivstationen ist eine Drehscheibe nothwendig. Für dieselbe wird ein Durchmesser von wenigstens 12 m empfohlen.

Nur bei ausschliesslicher Verwendung von Tenderlokomotiven ist eine Drehscheibe entbehrlich.

Für Lokomotivdrehscheiben ist ein Durchmesser von 12 m wünschenswerth, ein solcher, bei welchem die Lokomotive, getrennt vom Tender, gedreht werden kann, noch zulässig.

§§ 69 bis 72 übereinstimmend.

Hallen und Perrons.

§ 73.

Für die An- und Abfahrt der Personenzüge sind auf den grossen Bahnhöfen Hallen besonders zu empfehlen; diesem zunächst sind bedeckte Perrons als zweckmässig zu bezeichnen.

(Fällt fort.)

§ 74.

Die Perrons in den Hallen und vor den Stationsgebäuden sind zweckmässig nicht unter 7,500 m breit anzulegen. Für Hauptbahnhöfe ist eine grössere Breite der Perrons zu empfehlen.

Alle auf den Perrons feststehenden Gegenstände, wie Säulen u. s. w. müssen bis zu einer Höhe von 2,500 m über dem Perron mindestens 3 m im Lichten von der Mitte desjenigen Gleises entfernt sein, für welches der Perron benutzt wird.

Alle auf den Perrons feststehenden Gegenstände, wie Säulen u. s. w. müssen bis zu einer Höhe von 2,5 m über dem Perron mindestens 2,5 m im Lichten von der Mitte desjenigen Gleises entfernt sein, für welches der Perron benutzt wird.

§§ 75 und 76 übereinstimmend.

Empfangsgebäude.

§ 77.

Im Empfangsgebäude grösserer Bahnhöfe sind folgende Räume erforderlich:

Eine geräumige Vorhalle in Verbindung mit der Billet- und Gepäckexpedition und wenigstens 2 Wartesäle, Damen- und Toilettezimmer, ferner ein Büreau für den Bahnhofsvorsteher und ein Telegraphenzimmer.

Die Wartesäle und die Gepäckexpedition sollen mit den Perrons in direkter Verbindung stehen.

Auch ist, namentlich bei Uebergangsbahnhöfen Sorge zu tragen, dass die Reisenden vom Perron aus sowohl die Billet- und Gepäckschalter erreichen, als auch den Bahnhof verlassen können, ohne die Wartesäle passiren zu müssen.

(Fällt fort.)

Abtritte. / Aborte.

§ 78.

Abtritte sind, weithin sichtbar bezeichnet, sowohl im Empfangsgebäude oder in direkter, womöglich überdeckter Verbindung mit demselben, als auch an den Perrons oder neben den Hallen für ankommende Züge, nicht zu entfernt, anzuordnen und regelmässig zu reinigen. Wasserspülung der Pissoirs ist dringend zu empfehlen.

Für Aborte und deren regelmässige Reinigung ist entsprechende Vorsorge zu treffen.

§ 79 übereinstimmend.

Bahnhofsuhr.

§ 80.

Auf jedem Bahnhofe soll eine Uhr angebracht sein, welche, nach der den veröffentlichten Fahrplänen entsprechenden Zeit gestellt, auf grösseren Bahnhöfen vom Zugange zu denselben, sowie von den Zügen aus sichtbar sein und im Dunkeln erleuchtet werden soll.

(Fällt fort.)

Güterschuppen.

§ 81.

Güterschuppen erhalten zweckmässigerweise Fussböden in der Höhe von 1,120 m über Schienenoberkante, Ladethore und Ladebühnen an beiden Langseiten und vortretende Dächer. Auf einer Seite liegt das Bahngleis, auf der anderen die Anfahrt.

Auf Haupt-Trennungs- und Umlade-Bahnhöfen wird der Güter- bezw. Umladeschuppen zweckmässig so angeordnet, dass jeder Wagen für sich zu- und abgeführt werden kann, ohne das Ladegeschäft für die anderen Wagen zu hindern, was mit Drehscheiben oder Schiebebühnen zu erreichen ist.

Es empfiehlt sich für feuergefährliche Gegenstände getrennt liegende Schuppen anzuordnen.

Güterschuppen erhalten zweckmässigerweise Fussböden in der Höhe von 1 120 mm über Schienenoberkante und an beiden Langseiten Ladethore und Ladebühnen. Auf der einen Seite ist das Bahngleis, auf der anderen die Anfahrt anzuordnen.

§§ 82 und 83 übereinstimmend.

Ladekrahne.

§ 84.

Zur Verladung schwerer Gegenstände sind feststehende oder transportable Krahne zu empfehlen. Auch ist die Anbringung von Krahnen an Ladethoren der Güterschuppen zweckmässig.

Die Krahne sind mit der zulässigen Maximalbelastung zu bezeichnen und periodisch zu revidiren.

(Fällt fort.)

§§ 85 bis 98 übereinstimmend.

Reparaturwerkstätten.

§ 99.

Durch Anlage eigener, angemessen auszustattender Werkstätten ist für die sichere und schnelle Ausführung der Reparaturen an den Betriebsmitteln Sorge zu tragen.

Dieselben sind an den Hauptknotenpunkten des Verkehrs einzurichten und ist bei neuen Anlagen eine spätere Ausdehnung vorzusehen.

Die Anlage von Central- und Hauptwerkstätten ist der von mehreren kleineren Werkstätten vorzuziehen.

(Fällt fort.)

§ 100.

Es ist zweckmässig, die Grösse sämmtlicher bedeckten Arbeitsräume für einen Reparaturstand von 25 pCt. der Lokomotiven, 8 pCt. der Personenwagen und 3 pCt. der Güterwagen einzurichten. Ausserdem sollen noch 5 pCt. der sämmtlichen Wagen auf den Gleisen innerhalb der Werkstätteneinfriedigung aufgestellt werden können.

(Fällt fort.)

B. Betriebsmittel.

(§§ 101 bis 172.)

Für die auf die Hauptbahnen übergehenden Betriebsmittel sind die Bestimmungen der technischen Vereinbarungen, Abschnitt B (§§ 101 bis einschliesslich 172) massgebend.

Wenn für Nebenbahnen besondere Betriebsmittel beschafft werden, welche in die Hauptbahnzüge nicht übergehen, so sind für dieselben die bezüglichen Bestimmungen für die Betriebsmittel normalspuriger Lokalbahnen zulässig.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Der Reichskanzler erliess eine vom 17. d. Mts. datirte Kundmachung, betr. die zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz vereinbarten Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der Reichskanzler veröffentlicht eine vom 17. Februar datirte Kundmachung, betr. Abänderung der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, welche von den Bedingungen der Beförderung fäulnissfähiger thierischer Abfälle handelt.

Betriebsergebnisse im Januar 1887.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für die 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 773,16 km, nachstehende Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Januar d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 42 Bahnen mit zusammen 31 032,05 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 1 741,11 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Januar d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 45 Bahnen mit zusammen 31 150,87 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 1 622,29 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 ℳ. (30 405 000 ℳ. Stammaktien, 18 204 900 ℳ. Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 ℳ. entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 595 221 829 ℳ. (309 016 550 ℳ. Stammaktien, 85 646 150 ℳ. Prioritätsstammaktien und 200 559 129 ℳ. Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 849,73 km, so dass auf je 1 km 154 614 ℳ. entfallen. Eröffnet wurde am 20. Dezember v. J. die Strecke Eberstadt-Pfungstadt 1,98 km (Grossherzoglich Hessische Staatseisenbahn) im Betriebe der Main-Neckar-Eisenbahn; am 1. Januar d. J. die Theilstrecke der Verbindungsbahn Plagwitz-Lindenau-Bayerischer Bahnhof 1,04 km, die Verlängerung der Elbquaibahn in Riesa 0,21 km und ein besonderes Gleis Brunn-Neumark 2,01 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahn). Vom 1. Januar d. J. ab ist der Betrieb der bis dahin auf Rechnung des Baufonds betriebenen Blankenburg-Tanner Eisenbahn (30,50 km) auf Rechnung des Betriebsfonds übernommen.

Fahrpreisermässigungen für Krankenpfleger.

Die Fahrpreisermässigungen, welche den Mitgliedern von Vereinen und Genossenschaften, die sich statutenmässig der öffentlichen Krankenpflege widmen, auf den Preussischen Staatseisenbahnen zu Theil werden, sind seither auch den von Zweigvereinen des Vaterländischen Frauenvereins zum Zweck der Ausbildung in der öffentlichen Krankenpflege nach auswärtigen Lazarethen entsendeten Krankenpflegern und Krankenpflegerinnen zugebilligt worden. Zufolge Allerhöchster Ermächtigung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten diese Vergünstigung

nunmehr auf alle zur Ausbildung in der öffentlichen Krankenpflege nach auswärtigen Anstalten entsendeten und dort an der Ausübung der Krankenpflege sich thätig betheiligenden Mitgliedern der Genossenschaften freiwilliger Krankenpfleger ausgedehnt.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die im Mai vorigen Jahres abgehaltene Generalversammlung hatte die Ausgabe von 600 000 *M.* Stamm-Prioritätsaktien beschlossen. Nachdem dieser Beschluss jetzt in das Handelsregister eingetragen und, wie die „Voss. Ztg." mittheilt, die ministerielle Genehmigung zu der Neuausgabe erfolgt ist, werden die Stamm-Prioritätsaktien den bisherigen Aktionären zum Bezuge angeboten werden.

Der Antrag auf Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung, die nochmals über den Verkauf der Bahn an den Staat beschliessen sollte, ist zurückgezogen worden.

Saalbahn.

Der Meininger Landtag beschloss, der Saalbahn zum Bau der Pössneck-Orlamündaer Zweigbahn einen Zuschuss von 25 000 *M.* zu bewilligen.

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

In Gemässheit des § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben, wird seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona bekannt gemacht, dass das im laufenden Steuerjahr abgabenpflichtige Reineinkommen der Kreis Oldenburger Eisenbahn aus 1885/86 12 000 *M.* betragen hat.

Eisenbahn-Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Triptis oder einem sonst geeigneten Punkte der Gera-Eichichter Eisenbahn über Ziegenrück und Lobenstein nach Blankenstein beauftragt worden.

Ostpreussische Südbahn.

Der starke Rückgang des Rubelkurses hat, wie die „Mgd. Ztg." schreibt, nicht verfehlt, die Russische Getreideausfuhr zu beleben. So sind denn auch dem Wege über Königsberg neuerdings etwas grössere Frachten zu Theil geworden, und man erwartet, dass die Ostpreussische Südbahn, nachdem sie bereits für Januar eine Mehreinnahme ausgewiesen hat, wohl auch für den laufenden Monat mit einem Ueberschuss abschliessen wird. Wenigstens verzeichnet das Russische Zollamt Grajewo für die Woche vom 18. bis 25. Januar d. J. (30. Januar bis 6. Februar) eine Getreideausfuhr von 24 262 Tschetwert gegen nur 6 022 Tschetwert in der gleichen Woche des Vorjahres. In der Richtung nach Danzig ist eine Zunahme des Getreideversands nach den bis jetzt vorliegenden Listen nicht eingetreten. Ueber Mlawka wurden nämlich in der besagten Woche nur 12 184 Tschetwert Getreide ausgeführt gegen 12 851 Tschetwert in der entsprechenden Woche des Vorjahrs und in der Zeit vom 1. Januar bis 6. Februar d. J. nur 40 291 Tschetwert (gegen 44 600 Tschetwert), während in Grajewo in der Zeit vom 1. Januar bis 6. Februar d. J. bereits 70 858 Tschetwert (gegen 25 144 Tschetwert) verfrachtet sind.

Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.

Die Aktionäre der Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft sind zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 15. März d. J. einberufen. Auf der Tagesordnung steht als erster Gegenstand: Beschlussfassung über die Aufnahme eines Anlehens im Betrage von 200 000 *M.*

Niederwaldbahn-Gesellschaft.

In der am 26. v. Mts. stattgehabten ordentlichen Generalversammlung der Niederwaldbahn-Gesellschaft, in welcher 13 Aktionäre mit 173 500 *M.* Aktienkapital durch 347 Stimmen vertreten waren, wurde — nach Erstattung des Geschäftsberichts seitens der Direktion — die vorgelegte Bilanz, sowie das Gewinn- und Verlustkonto genehmigt und dem Aufsichtsrath einstimmig Decharge ertheilt. Die auf 2½ pCt. festgesetzte Dividende wird vom 1. d. Mts. ab bei der Deutschen Bank hier ausgezahlt.

Eisenbahn Dessau-Oranienbaum-Wörlitz.

Der Gemeinderath von Dessau hat beschlossen, sich an dem Eisenbahnunternehmen Dessau-Oranienbaum-Wörlitz durch Zeichnung von 5 000 *M.* Aktien zu betheiligen.

Eisenbahn Reichenhall-Berchtesgaden.

Die bereits mehrfach erörterte Lokalbahn Reichenhall-Berchtesgaden wird nach einer Meldung des „Leipz. Tagebl." mit Normalspurweite auf Staatskosten hergestellt werden. Ob dieselbe lediglich als Adhäsionsbahn, oder ob sie theils als solche, theils als Zahnradbahn gebaut wird, dürfte in nächster Zeit durch das Bayerische Ministerium entschieden werden.

Zahnradbahn auf die Schneekoppe.

Der bereits vor Jahren gefasste und wiederholt verfolgte Plan der Herstellung einer Zahnradbahn auf die Schneekoppe ist neuerdings wiederum und anscheinend nicht ohne Aussicht auf Erfolg aufgegriffen worden. Wie wir der „Voss. Ztg." entnehmen, wäre die Genehmigung zur Ausführung der allgemeinen Vorarbeiten für die Bahn bereits ertheilt worden. Einzelheiten des Planes sind noch nicht bekannt; es wird jedoch angenommen, dass die Bahn vom Melzergrunde ausgehen wird.

Personenverkehr in Frankfurt a/M.

Die Zahl der in Frankfurt a/M. mit der Bahn angekommenen bezw. abgegangenen Personen betrug nach Angabe der „Frkf. Ztg." im Vorjahre 4 893 048 Personen bezw. 4 910 103 Personen. Auf die einzelnen Bahnen vertheilt sich dieser Fremdenverkehr folgendermassen: Es entfallen angekommene bezw. abgegangene Reisende auf die Strecken der Königlichen Staatsbahndirektion Frankfurt a/M. 1 857 086 bezw. 1 875 965 Personen, auf die Hessische Ludwigsbahn 1 206 785 bezw. 1 243 391 Personen, auf die Main-Weserbahn 879 056 bezw. 729 781 Personen, auf die Main-Neckarbahn 653 771 bezw. 764 616 Personen, endlich auf die Cronberger Bahn 296 350 bezw. 296 350 Personen.

Neuhaldenslebener Eisenbahngesellschaft.

Der „Reichsanzeiger" vom 23. v. Mts. veröffentlicht die vom 5. Juli d. J. datirte Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neuhaldensleben über Nordgermersleben nach Eilsleben durch die Neuhaldenslebener Eisenbahngesellschaft. Das Domizil der Verwaltung ist Neuhaldensleben und beträgt das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital 2 375 000 *M.* Für den Bau und Betrieb der Bahn, deren Spurweite 1,435 m betragen soll, sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 massgebend. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens innerhalb 2 Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgen. Für den Fall, dass der Konzessionar mit der Erfüllung der ihm bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist derselbe zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 5 pCt. des festgesetzten Baukapitals verpflichtet. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtung hat der Konzessionar bei der General-Staatskasse den Betrag von 118 750 *M.* zu hinterlegen. Der Konzessionar hat mit Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und neben dem gesetzlichen Reservefonds noch einen Spezial-Reservefonds nach den für Eisenbahnen bestehenden Normativbestimmungen zu bilden.

Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte der Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1886 hat sich die Bahnanlage durch den in diesem Jahre erfolgten Ausbau der in der Generalversammlung vom 9. März 1885 genehmigten Anlage einer Zweigbahn auf der Leipziger Chaussee nach dem neuen Begräbnissplatze um 2 967 lfd. m vergrössert. Die Kosten hierfür haben 82 375,97 *M.* betragen. Dieser überaus hohe Betrag ist dadurch entstanden, dass die Gesellschaft zu den Kosten der Pflasterregulirung auf der Leipziger Chaussee den Betrag von 40 000 *M.* als Abgabe an die Stadt Magdeburg zahlen musste. Der Betrieb auf dieser Zweiglinie ist am 1. Juli eröffnet worden. Die auf dieser Strecke erzielten Einnahmen betragen 7 611,80 *M.*, von denen vertragsmässig 3½ pCt. = 266,42 *M.* als Abgabe an die Stadt Magdeburg zu zahlen waren. Durch die Herstellung und den Betrieb dieser Linie sind an Unkosten 90 *M.* für den Tag erwachsen; demnach hat sich für die Gesellschaft aus diesem Betriebe während der ersten sechs Monate desselben ein Verlust von etwa 9 000 *M.* ergeben. Es wurden befördert 5 196 875 Personen und vereinnahmt 562 765,40 *M.*; es kommt mithin auf jede Person 0,10829 *M.* Fahrgeld gegen ein Fahrgeld von 0,11011 *M.* im Jahre 1885. Der Rechnungsabschluss stellt einen Gewinn von 108 812,75 *M.* zur Verfügung der Generalversammlung, aus dem 108 000 *M.* als Dividende à 9 pCt. zu vertheilen und den Rest von 812,75 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen vorgeschlagen ist.

Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft vereinigter Schiffer.

Nach dem Geschäftsbericht für 1886 kann das verflossene Geschäftsjahr für die Elbeschifffahrt als ein günstiges nicht angesehen werden. Durch den lange anhaltenden Winter, der die Eröffnung der Schifffahrt erst anfang April gestattete, wurden dem Elbeverkehre grosse Transporte von Rohmaterialien, Düngemitteln u. s. w. entzogen und mussten, weil die Bedarfsfrage nach denselben eingetreten war, dem Bahnverkehr zugewiesen werden. Eine günstige Lage des Frachtenmarktes ist in der ganzen Berichtszeit nicht zum Ausdruck gekommen. Im Bergverkehre von Hamburg hat das Angebot von Kahnraum

immer einen Druck auf die Frachten ausgeübt, und in den Monaten Juli, August, September erreichten die Frachten einen so niedrigen Stand, dass dabei der Privatschiffer seine Rechnung nicht mehr finden konnte. Um einerseits theils die Beschäftigung der Dampfer im Verkehre mit Hamburg nicht zu gefährden und andererseits nicht ganz aus dem Frachtgeschäfte verdrängt zu werden, musste die Gesellschaft, der Konkurrenz folgend, sich in die Zwangslage fügen, zu Lasten des Schleppgeschäftes die Schiffer in Hauptfracht zu engagiren, wodurch die Schlepplohneinnahmen eine starke Verminderung erfuhren. Der letzte Theil des Betriebsjahres brachte nach dieser Richtung hin etwas bessere Verhältnisse, so dass in dieser Periode wieder der volle Schlepplohn vereinnahmt wurde. Wenn die letzten Monate den Frachtenverkehr auch etwas mehr belebten, so konnten wirklich gute Frachtsätze nicht erreicht werden, da der immer zu viel angebotene Kahnraum eine Besserung nicht aufkommen liess. Auch das Thalgeschäft gestaltete sich für die Privatschifffahrt nicht günstig. Im Frühjahr und Sommer blieben die Frachten anhaltend gedrückt, und nur im Spätherbst trat in einer kurzen Periode ein Mangel an Kahnraum ein, wodurch sich die Frachten rasch erholten, und wenigstens einem Theile der Privatschiffer wirklich lohnende Reisen zugeführt werden konnten. Die Wasserverhältnisse haben für das Schleppgeschäft günstiger als im vorhergehenden Betriebsjahre gelegen; wenn der Stand der Elbe im Spätherbst auch ein andauernd niedriger war, so gestatteten die Schwimmtiefen dem Betriebe doch noch eine rasche Bewegung. Von grösseren Havarien ist die Gesellschaft im Laufe des verflossenen Jahres verschont geblieben. Der Betrieb hat anfang April begonnen und ununterbrochen bis in die letzten Tage des Dezember gedauert. Die Schlepplohneinnahmen des laufenden Geschäftsjahres betrugen 748 324 *M.* Geschleppt wurden in dieser Zeit 5 820 Frachtschiffe. Die Menge der geschleppten Ladung betrug im ganzen 4 481 407 Metercentner. Nach Abzug der Gesammtabschreibungen in Höhe von 125 245 *M.* verbleibt ein Reingewin von 124 777 *M.*, der wie folgt vertheilt werden soll: 5 pCt. dem Reservefonds 6 238 *M.*, 5 pCt. dem Aufsichtsrathe 6 238 *M.*, 5 pCt. dem Vorstande 6 238 *M.*, 5 pCt. Gratifikation den Beamten 6 238 *M.*, als Spezialreserve dem Baufonds 18 000 *M.*, Dividende an die Aktionäre 10 pCt. auf 800 000 *M.* = 80 000 *M.*, so dass zum Vortrag für 1887 1 822 *M.* verbleiben. Der Baufonds erreicht nunmehr die ansehnliche Höhe von 100 000 *M.*

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 937 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Frankreich (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 960 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (ausschliesslich der Preussischen Staatsbahnen) betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 25. v. Mts.).

No. 961 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 1004 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Antrag auf Ergänzung des Formulars No. 3 zur Eintragung der Aufschreibungen für die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus Sachsen.

Eisenbahnraths-Sitzung.

In der am 3. Februar d. J. zu Dresden stattgehabten 12. Sitzung des Sächsischen Eisenbahnrathes wurde von der Königlichen Generaldirektion zunächst mitgetheilt, dass es nach mehrfachen vergeblichen Bemühungen nunmehr anscheinend gelungen sei, die Aufnahme derjenigen Ausnahmen und Erleichterungen in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif sicher zu stellen, welche im Interesse des Publikums nach der grundsätzlichen Beseitigung des Routenvorschrifts-Rechtes eingeführt, aber bisher nur im Wege des Dienstbefehls von den Verwaltungen des Tarifverbandes bekannt gegeben worden seien (Gestattung der Routenvorschrift bei Eilgütern und eilgutmässig zu befördernden Gütern, Gestattung der Bestimmung des Ablieferungsbahnhofs bei Sendungen nach Orten mit mehreren Bahnhöfen, Gestattung der Bestimmung der Steuer-Abfertigungsstelle ebenso wie der Zoll-Abfertigungsstelle). Der entsprechende Antrag sei von der Generalkonferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 16. Dezember 1886, und zwar unter Zustimmung der Preussischen Staatsbahnen, angenommen worden, und es stehe zu erwarten, dass er demnächst formelle Geltung erlangen werde. (Die fraglichen Bestimmungen haben inmittels in dem mit dem 1. April d. J. in Kraft tretenden neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I Aufnahme gefunden.)

Nach einer weiteren Mittheilung über den Fortbestand der Ausnahmetarife für Mais im Deutsch-Rumänischen und im Deutsch-Ungarischen Verkehr und über die deshalb von der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung getroffenen Massnahmen wurde über die demnächst in Kraft tretende Streichung von 10 Artikeln geringerer finanzieller Bedeutung aus dem Verzeichnisse der sperrigen Güter referirt.

Das grösste Interesse beanspruchte die hieran angeschlossene Berathung über die Massnahmen, welche anlässlich der bereits am 1. Mai d. J. für gewisse Artikel in Einzelsendungen (Düngemittel des Spezialtarifs III, einzelne Futtermittel, Getreide des Spezialtarifs I, Samen und Sämereien des Spezialtarifs I, Kartoffeln und unedle Metalle) auf den Preussischen Staatsbahnen zur Einführung kommenden Ausnahmetarifen etwa im Sächsischen Lokalverkehr zu treffen sein werden. Nach der eingehenden Erläuterung des tiefgehenden Einflusses dieses einseitigen Preussischen Vorganges auf zahlreiche Relationen des Sächsischen Lokalverkehrs durch den Referenten der Generaldirektion (Finanzrath von Kirchbach) handelte es sich in der darauf folgenden Debatte im wesentlichen nur um die Frage, ob diesem Vorgange einfach zu folgen oder ob zur Aufrechterhaltung des bestehenden Tarifsystems darüber hinauszugehen und in Anlehnung an die bisherige Stellungnahme der Sächsischen Eisenbahnverwaltung und des Eisenbahnrathes eine ermässigte Stückgutklasse im Wege der Ausnahmetarifirung für sämmtliche Güter der Spezialtarife einzuführen sei.

Ein in letzterem Sinne von dem Eisenbahnraths-Mitglied Herrn Kirbach gestellter Antrag ward gegen 2 Stimmen abgelehnt und sodann — in erster Linie mit in Würdigung der finanziellen Seite der Sache — folgender Antrag einstimmig angenommen:

„Der Eisenbahnrath erklärt — obschon die von der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung mit dem 1. Mai d. J. einzuführenden Ausnahmetarife für einzelne benannte Artikel als eine Durchbrechung des geltenden Tarifsystems erscheinen und nach wie vor der in der 11. Sitzung des Eisenbahnrathes gefasste Beschluss am besten den volkswirthschaftlichen Interessen Sachsens entspricht und daher dessen Erreichung der Königlichen Generaldirektion empfohlen bleibt — dass nach Lage der Sache dem Preussischen Vorgehen für jetzt nicht zu folgen sei."

Einem Antrage der Handels- und Gewerbekammer Zittau auf Gewährung weiterer Erleichterungen und Vergünstigungen im Personenverkehr für das in Handelsinteressen reisende Publikum wurde im Hinblick auf die in grosser Zahl bereits bestehenden allgemeinen Fahrtvergünstigungen (Tagesbillets, ermässigte Zuschlagsbillets für Eilzüge, Kouponsbücher u. s. w.) keine weitere Folge gegeben.

Bei Erläuterung des Sommerfahrplanes 1887 wurde erwähnt, dass auch der voraussichtlich am 1. Mai zu eröffnenden neuen Linie Geithain-Lausigk-Leipzig drei Personenzüge in jeder Richtung, ausserdem aber je ein Eilzug in jeder Richtung zur Verbindung von Leipzig und Chemnitz verkehren sollen. Beide Eilzüge sollen in den Abendstunden (6 und 7 Uhr) abgehen und bezl. in Leipzig Anschlüsse nach Magdeburg, Erfurt u. s. w., in Chemnitz aber noch den Anschluss nach Annaberg vermitteln.

Einrichtung neuer Omnibuszüge sei von Zwickau über Werdau nach Crimmitschau und Gössnitz, sowie weiter von Zwickau nach Aue und nach Wilkau geplant. Drei neue Lokalzüge sollen zwischen Dresden und Radeberg und ein neuer Lokalzug von Dresden nach Tharandt und zurück eingelegt werden. Endlich sollen die Arbeiterzüge vermehrt werden.

Nach Anbringung zahlreicher spezieller Wünsche fand schliesslich ein Antrag des Eisenbahnraths-Mitgliedes Herrn Schön auf Anschluss der Bahnhöfe oder Güterexpeditionen der Sächsischen Staatsbahnen an die in denselben Orten bestehenden Kaiserlichen Telephonanstalten, durch die Erklärung der Königlichen Generaldirektion ihre Erledigung, dass schon der Kostenfrage wegen, wie bisher, von Fall zu Fall vorzugehen und weiter nur da, wo ein Bedürfniss vorliege, dem Königlichen Finanzministerium der Anschluss vorzuschlagen sein werde.

Schneeverwehungen.

Die Kosten der aussergewöhnlichen Schneebeseitigung auf den Sächsischen Bahnen im Dezember v. J. belaufen sich nach neuerer Berechnung auf rund 243 500 *M.* (in No. 2 S. 21 dieser Zeitung hatten wir den fraglichen Aufwand auf 300 000 bis 400 000 *M.* geschätzt). Der durch die Schneeverwehungen entgangene Gewinn hat sich nicht ziffermässig feststellen lassen.

Pressnitzthalbahn Wolkenstein-Jöhstadt.

Eine Deputation aus Wolkenstein, Jöhstadt u. s. w. hatte vor einigen Tagen eine Audienz bei dem Herrn Finanzminister, um ihm eine Petition des Inhaltes vorzulegen, dass die Vorarbeiten für das Pressnitzthalbahn-Projekt — dessen Ausführung von der letzten Ständeversammlung 1885/86 ebenso wie die zahlreicher anderer Projekte der Staatsregierung zur Erwägung anheim gegeben worden war (vergl. No. 22 dieser Zeitung von 1886 S. 281 und No. 28 S. 359) — nicht, wie in Aussicht stehe, erst 1888/89, sondern früher vorgenommen werden möchten, damit eine entsprechende Vorlage bereits an den nächsten im Herbst d. J. zusammentretenden Landtag gemacht werden könne. Die Petition ist motivirt mit den im Pressnitzthal vorhandenen sehr erschwerten Verkehrsverhältnissen, welche fast einen Nothstand herbeigeführt hätten und die Existenz der dortigen Industrie in Frage stellten. Die Fabriketablissements seien auf die verhältnissmässig entfernt gelegenen Bahnstationen Reitzenhain, Gelobtland und Wolkenstein angewiesen, und nach diesen Stationen führen Strassen, welche in einem sehr schlechten Zustande seien, die aber bei der Mittellosigkeit der in Frage kommenden Gemeinden auch nicht nachhaltig verbessert werden könnten. Der Herr Finanzminister erklärte, dass die Bewilligung der Petition von der allgemeinen Finanzlage des Staates und davon abhänge, ob die dringlicheren Arbeiten vorher bewältigt werden könnten. Nach Lage der Sache erscheine es zweifelhaft, ob der für die nächste Finanzperiode in Aussicht genommene Ausbau von 105 km Bahnlänge innegehalten werden könne.

Personalien.

Zum Nachfolger des am 1. April d. J. in Ruhestand tretenden Herrn Generaldirektors von Tschirschky-Bögendorff ist Herr Geh. Finanzrath Hoffmann, bisher Referent für Eisenbahnsachen im Finanzministerium, und zum Nachfolger des Stellvertreters des Generaldirektors, Herrn Dr. Freiherrn von Biedermann, der Vorstand der II. (Verkehrs-) Abtheilung der Generaldirektion, Herr Ober-Finanzrath Edler von der Planitz ernannt worden. Zum Vorstand der bisher von Herrn von Biedermann geleiteten III. Abtheilung der Generaldirektion (welcher im wesentlichen technische Angelegenheiten zugewiesen sind) wurde Herr Ober-Finanzrath Schreiner bestimmt.

Aus der Schweiz.

Brünigbahn.

Auf Grundlage von Eingaben des Gründungskomitees der Brünigbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft, sowie einer hierauf bezüglichen Botschaft des Bundesraths haben die Eidgenössischen Räthe folgendes beschlossen, der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft die bisher dem Gründungskomitee für eine Brünigbahn zugestandene Konzession für eine Eisenbahn von Brienz über Meiringen und Sarnen nach Alpnachstadt zu übertragen und die Konzession für Fortsetzung dieser Bahn von Alpnachstadt nach Luzern zu ertheilen. Die Konzessionsdauer läuft am 30. April 1947 ab; die Frist für die Finanzausweisung und die technischen Vorlagen 20 Monate nach der Konzessionsertheilung. Die Arbeiten haben 3 Monate nach der Plangenehmigung zu beginnen, und sind, einschliesslich der Inbetriebsetzung der Bahn 30 Monate nach Beginn der Erdarbeiten zu vollenden. Die Taxen für den Personenverkehr sollen in den drei Wagenklassen 10, 7 und 5 Cts. für das Kilometer betragen; dieselben dürfen für die Strecke Brienz-Alpnachstadt auf 20, 15 und 6 Cts. für das Kilometer erhöht werden. Das Rückkaufsrecht beginnt am 1. Mai 1903. Wenn der Reinertrag 3 Jahre hintereinander 8 pCt. übersteigt, so ist das Maximum der Transportkosten herabzusetzen. — Die Bahn wird mit einspurigem Oberbau (Meterspur) ausgeführt; auf einzelnen Rampen ist Zahnstangenbetrieb vorgesehen. Auf der Bergstrecke sollen in jeder Richtung täglich zwei und auf der Thalstrecke je drei Züge verkehren.

Gotthardbahn.

Aus Luzern wird dem „Frankf. Journ." bestätigt, dass der Schweizer Bundesrath den Regierungen von Deutschland und Italien vorschlage, der Gotthardbahn-Gesellschaft eine Frist von 10 Jahren für die Ausführung des zweiten Gleises der Zufahrtsrampen zum Gotthardtunnel (Erstfeld-Göschenen und Biasca-Airolo) zu bewilligen. Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn hatte die nur um weniges längere Frist von 12 Jahren für die allmähliche Ausführung dieser Arbeiten gewünscht. Die Gotthardbahn-Gesellschaft besitzt bereits die dafür nothwendigen Mittel. Dieser Vorschlag des Schweizer Bundesraths wird als ein durchaus sachgemässer, den Verhältnissen angepasster bezeichnet. Vertheilt auf diesen Zeitraum, können die betreffenden Arbeiten solid und billig ausgeführt werden, was bei einem kürzeren Zeitraum weniger leicht möglich wäre. Andererseits genügen die bisherigen Anlagen bis dahin sicherlich noch vollständig zur Bewältigung des Verkehrs, der noch sehr wachsen kann, bis solches nicht mehr der Fall wäre. Der Beweis dafür wird durch die Bahn gerade jetzt geleistet, da gesteigerte Gütertransporte eine aussergewöhnlich dichte Belegung der Bahn mit Güterzügen erheischen, die sich ganz leicht vollzieht. Dieses Verhalten des Schweizerischen Bundesraths lässt auch eine befriedigende Lösung der Frage der Verwendung der Bauzinsen und des Baues der nördlichen Zufahrtslinien erhoffen.

Im übrigen soll, wie der „Bund" berichtet, in einem grossen Kehrtunnel im Kanton Uri bereits seit längerer Zeit am zweiten Gleise gearbeitet werden.

Simplonbahn.

Wie das „Secolo" meldet, hat sich die Banque des chemins de fer Suisses bereit erklärt, das zum Bau der Simplonbahn nöthige Kapital beizuschaffen, bezw. die betreffenden Titres zu emittiren, sofern Italien und die Schweiz für diesen Bahnbau eine Subvention gewähren. Die Grossräthliche Simplon-Kommission, welche in Lausanne getagt hat, soll einstimmig beschlossen haben, den Vorschlag des Regierungsrathes, betreffend die Viermillionen-Subvention, zu unterstützen.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel XIII.

II. Neu-Süd-Wales.

Neu-Süd-Wales ist die älteste Kolonie Australiens. Ihre Gründung fand am 26. Januar 1788 statt, sie feiert also im nächsten Jahre ihr hundertjähriges Bestehen. Ihr Flächeninhalt umfasst nach Lostrennung der Kolonie Victoria in 1851 und Queensland in 1859 noch immer 14 540 Deutsche Quadratmeilen. Die Bevölkerung belief sich am 1. Juli 1886 auf 2 003 867 oder 69 auf der Quadratmeile. Die Staatsfinanzen liegen zur Zeit gerade nicht günstig — das Budget schloss am 30. Juni d. J. mit einem Defizit von ziemlich 2 000 000 £ — die Kolonie ist aber reich an Hilfsquellen und wird schon Mittel und Wege finden, die Unterbilanz wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Die am Port Jackson höchst romantisch gelegene City of Sydney, Hauptstadt der Kolonie, zählt mit den Vororten 267 193 Einwohner.

Neu-Süd-Wales hatte am Schlusse des Jahres 1885 im ganzen 1 777 Miles (2 860 km) Eisenbahnen im Betrieb gegen 1 653 Miles (2 660 km) im Vorjahre, und 407 Miles (655 km) befanden sich noch im Bau. Die fertigen Bahnen hatten in Summa 21 839 378 £ oder 12 290 £ pro Mile = 1,60 km gekostet. Das Parlament hat für Eisenbahnen insgesammt 40 207 161 £ bewilligt und davon waren bis dahin 24 615 400 £ auf dem Londoner Geldmarkte angeliehen. Eine lange Reihe neu zu bauender Bahnen von zusammen 1 184 Miles (1 905 km), veranschlagt auf 11 200 000 £, ist vom Parlamente genehmigt, und die Vorarbeiten sind auf einigen dieser Linien so weit vorgeschritten, dass in nächster Zeit Submissionen für den Bau ausgeschrieben werden können. Die Einnahmen aus den Bahnen im Jahre 1885 beliefen sich auf 2 174 368 £ (+ 88 131 £) oder 1 307 £ und die Betriebskosten auf 1 458 153 £ (+ 156 894 £) oder 877 £ pro Mile. Der Reingewinn von 716 215 £ oder 430 £ pro Mile verzinste des Anlagekapital mit 3,37 pCt., gegen 4,20 im Vorjahre. Es wurden 13 506 346 Personen (+ 2 253 237) und 3 273 004 t Güter (+ 148 579 gegen das Vorjahr) befördert. Für den Betrieb dienten 390 Lokomotiven, 856 Personen- und 7 968 Güterwagen. Die Einnahmen des Jahres 1886 lagen um Mitte Dezember so, dass, obgleich die Meilenzahl der Bahnen sich im Laufe des Jahres um 115 Miles oder 185 km verlängert hatte, dennoch nur eine Jahreseinnahme von 2 170 000 £ zu erwarten war, gegen 2 174 368 £ in 1885. Der Grund liegt in der allgemeinen Geschäftsstockung der Kolonie. Das Beamtenpersonal an den Eisenbahnen, welches sich zur Zeit auf 10 921 beläuft, soll infolge des Niedergangs in den Einnahmen jetzt beträchtlich reduzirt werden.

An Trambahnen mit Dampfmotoren in Sydney und von da nach den Vorstädten waren Ende 1885 im ganzen 27½ Miles (44 km) im Betrieb. Es wurden während des Jahres 39 594 753 Personen befördert und die Einnahmen ergaben 223 440 £ gegen Betriebskosten von 207 995 £. Der Ueberschuss von 15 445 £ verzinste das Anlagekapital mit 2,17 pCt.

Sämmtliche Bahnen der Kolonie, mit Ausnahme der 45 Miles (72½ km) langen Bahn von Deniliquin, dem Hauptorte des

sogenannten grossen Riverina-Weidedistriktes in 35° 32′ südl. Br. und 145° östlich von Gr., nach dem Städtchen Moama am Murray R. in 36° 3′ südl. Br. und 144° 56′ östlich von Gr., sind Staatsbahnen und haben die mittlere Spurweite von 4′ 8½″ Englisch oder 1,44 m.

Am 21. Juli 1886 wurde die von Cootamundra, einer Station an der Grossen Südbahn in 34° 39′ südl. Br. und 148° 2′ östlich von Gr., südwärts nach Gundagai in der Länge von 30½ Miles oder 50 km sich abzweigende Bahn in Betrieb gesetzt. Gundagai an dem bis dahin schiffbaren Murrumbidgee R. in 35° 4′ südl. Br. und 148° 6′ östlich von Gr. zählt 1 000 Seelen. Im Distrikt werden Weizen, Mais und Tabak gebaut und Viehzucht betrieben.

Am 19. Oktober 1886 wurde die 57¾ Miles oder 93 km lange Strecke der Grossen Nordbahn von Glen Innes nach Tenterfield unter grossen Festlichkeiten vom Gouverneur der Kolonie, Lord Carrington, eröffnet. Das in 29° 45′ südl. Br. und 151° 46′ östlich von Gr. am Fusse eines Berges romantisch gelegene Glen Innes mit 2 000 Einwohnern gehört einem an Mineralien (Zinn und Bismuth) reichen Distrikte an. Tenterfield in 29° südl. Br. und 152° östlich von Gr. zählt 1 000 Seelen. Der Distrikt enthält gutes Acker- und Weideland, aber auch werthvolle Mineralien (Gold und Zinn). Die von Newcastle, einer wichtigen Kohlenminen- und Hafenstadt mit 16 000 Seelen in 32° 57′ südl. Br. und 151° 46′ östlich von Gr., auslaufende Grosse Nordbahn erhält damit eine Länge von 382 Miles oder 615 km. Es bleibt jetzt bis zu dem kleinen Orte Wallangarra an der Nordgrenze der Kolonie nur noch eine Lücke von 11½ Miles oder 18½ km übrig, welche aber ebenfalls im Bau soweit vorgeschritten ist, dass sie Ende März 1887 in Betrieb gesetzt werden kann. Die von der City of Brisbane, Kolonie Queensland, auslaufende Südbahn ist zur Zeit bis Stanthorpe in 28° 45′ südl. Br. und 152° 30′ östlich von Gr., 207 Miles oder 333 km eröffnet, und die noch fehlende letzte Strecke von da bis Wallangarra an der Südgrenze, 25¼ Miles oder 40½ km soll spätestens im Februar 1887 für den Verkehr fertig sein. Damit wären dann Brisbane und Newcastle, eine Entfernung von 625¾ Miles oder 1 006 km, durch Eisenbahn verbunden. Da nun die von Sydney nach Newcastle im Bau begriffene Bahn, 95¼ Miles oder 153 km, bis auf die über den wilden Hawkesbury zu führende Eisenbahnbrücke, im Januar 1887 ihrer Vollendung entgegengeht, so würden dann die Hauptstädte der beiden Kolonien Neu-Süd-Wales und Queensland, die Cities of Sydney und Brisbane, durch eine 721 Miles oder 1 160 km lange Eisenbahn vereinigt sein. Der Bau der Brücke über den Hawkesbury R. in 33° 33′ südl. Br. und 151° 20′ östlich von Gr. wurde der Nordamerikanischen Union Bridge Company in Newyork für die Summe von 327 000 £ in Bau gegeben. Eine Interimsbrücke wird vorläufig eingerichtet. Zwischen Melbourne und Sydney, 576½ Miles oder 927 km, besteht seit dem 14. Juni 1883 Eisenbahnverbindung, und ebenso seit Oktober 1886 zwischen Melbourne und Adelaide, 496½ Miles oder 798 km. Es werden also vom April 1887 ab die Hauptstädte Adelaide (Südaustralien), Melbourne (Victoria), Sydney (Neu-Süd-Wales) und Brisbane (Queensland) durch eine 1 794 Miles oder 2 887 km lange Eisenbahn in Verbindung gesetzt sein. Verzögerungen im interkolonialen Verkehr werden die verschiedenen Spurweiten auf den Bahnen der einzelnen Kolonien herbeiführen. In Queensland besteht die schmale (1,06 m), in Neu-Süd-Wales die mittlere (1,44 m) und in Victoria und Südaustralien die breite (1,60 m) Spurweite.

Die Illawarra-Bahn, welche von Sydney aus südwärts durch das Illawarra-Thal gebaut wird, naht sich der Vollendung. Die vierte und letzte Sektion wurde am 1. Februar den Messrs. Moonie and Co. in Verding gegeben. Der Bau einer sich auf der Wagga Wagga-Station der Grossen Südbahn in 35° 7′ südl. Br. und 147° 26′ östlich von Gr. südöstlich nach Tumberumba abzweigenden Bahn, 61 Miles oder 98 km, wurde im Dezember 1886 in Angriff genommen. Tumberumba in 35° 45′ südl. Br. und 148° östlich von Gr., liegt in einem Goldminen- und Ackerbaudistrikte.

Ebenso wurden im Dezember 1886 die Arbeiten begonnen an der von Nyngan, einer Station an der Grossen Westbahn, westlich nach Cobar, 82 Miles oder 132 km, zu bauenden Bahn, deren Kosten auf 263 500 £ veranschlagt sind. Cobar in 31° 25′ südl. Br. und 145° 31′ östlich von Gr., liegt im Centrum werthvoller Kupferminen, welche im letzten Jahre einen Ertrag von 167 400 £ lieferten, und zählt im Umkreise von 3 Miles 3 000 Seelen.

Eine Privatgesellschaft lässt eine 33 Miles oder 53 km lange Bahn von Silverton und Broken Hill, Orte in dem reichen Silberminendistrikte der Barrier Ranges an der westlichen Grenze der Kolonie u-SNeüd-Wales, nach Cockburn an der Südaustralischen Grenze bauen. Die Bahn wird hier in die von Petersburg, einer Station an der von Adelaide auslaufenden Nordbahn, siehe unter Südaustralien, nach Cockburn im Bau befindlichen Bahn mit gleicher Spurweite (3 Fuss 6 Zoll Englisch oder 1,60 m) einlaufen. Der Bau wurde im Dezember 1886 den Messrs. Millar Brothers übertragen und soll möglichst rasch ausgeführt werden.

Das Parlament genehmigte am 14. September 1886:

1. den Bau einer 60 Miles oder 96½ km langen Bahn von Narrabri nördlich nach Moree, veranschlagt auf 325 447 £. Narrabri am Namoi River in 30° 19′ südl. Br. und 149° 45′ östlich von Gr. und Endstation einer Zweigbahn der Grossen Nordbahn, liegt in einem fruchtbaren, aber der Ueberschwemmung ausgesetzten Weidedistrikte und zählt 850 Einwohner. Morre am Gwydir River in 29° 30′ südl. Br. und 149° 55′ östlich von Gr. und mit 400 Seelen gehört ebenfalls einem Ackerbaudistrikte an. Man hofft, durch diese Bahn einen grossen Theil des Handelsverkehrs vom südlichen Queensland anzuziehen, da die Eisenbahntarife in Neu-Süd-Wales um 50 pCt. niedriger sind als in Queensland;

2. den Bau einer 47 Miles oder 75½ km langen Bahn von Culcairn nach Corowa, veranschlagt auf 177 343 £. Culcairn ist eine Station an der Grossen Südbahn in 35° 39′ südl. Br. und 147° 9′ östlich von Gr. Corowa am Murray River in 36° 27′ südl. Br. und 144° 48′ östlich von Gr., zählt 700 Seelen. Die Bahn wird auf ihrer ganzen Lange Farmen berühren, auf denen Weizenbau betrieben wird.

Ein Syndikat von Kapitalisten geht mit dem Plane um, eine Lokomotiv-Trambahn von Deniliquin im Riverinadistrikte nördlich nach Hay, 76 Miles oder 122 km, zu bauen. Hay am Murrumbidgee River in 34° 30′ südl. Br. und 144° 58′ östlich von Gr. mit 2 100 Seelen, liegt im Centrum eines ausgezeichneten Pastoraldistriktes und ist die Endstation der auf der Station Junee der Grossen Südbahn sich abzweigenden Südwestbahn.

(Fortsetzung folgt.)

Präjudizien.

Falsche Angabe des Absendernamens und des Sendungsinhaltes auf Frachtbriefen als schwere Urkundenfälschung bestraft. Der Kaufmann K., welcher sich gewerbsmässig mit der Herstellung und dem Vertrieb von Feuerwerkskörpern befasste, hatte, obwohl ihm bekannt war, dass Feuerwerkskörper von der Beförderung mit der Post überhaupt — Postordnung vom 18. Dezember 1874 No. 11, I —, von der Beförderung mit der Eisenbahn aber wenigstens dann ausgeschlossen seien, wenn sich explosive Gemische, die chlorsaures Salz enthalten, darin befinden — Nachtrag VIII, No. 1 zum Betriebsreglement, gültig vom 1. August 1881 ab — in 2 Fällen mit der Post und in 32 Fällen mit der Eisenbahn Sendungen von Feuerwerkskörpern, welche sämmtlich explosive Gemische mit chlorsaurem Salze enthielten, von Leipzig an auswärtige Besteller befördern lassen und zwar in den ersteren Fällen jedesmal unter Angabe falscher, erfundener Absendernamen auf den Begleitkarten, in den letzteren Fällen unter Angabe solcher falscher Absendernamen und unter falscher Bezeichnung des Sendungsinhaltes auf den Frachtbriefen.

Das Gericht verurtheilte K. deshalb wegen schwerer Urkundenfälschung zu sechs Monaten Gefängniss, in der Hauptsache unter folgender Begründung: . . . Der Angeklagte bediente sich der Angabe falscher Absendernamen auf den Begleitkarten und den Frachtbriefen, weil er befürchtete, die Post- und Eisenbahnbeamten, in deren Hände die Sendungen zum Zwecke der Beförderung kämen, würden, wenn er seine Firma als die Absenderin angebe, mit Rücksicht auf ihre Kenntniss von der Art seiner Handelsartikel Verdacht wegen des Inhaltes schöpfen und schliesslich die Annahme der Sendungen und deren Beförderung verweigern.

Begleitkarten und Frachtbriefe, die ein Absender einer Sendung beigegeben und die er mit seiner Namensunterschrift versehen hat, geben nun zweifellos einen urkundlichen Nachweis für den Vertrag, den der Absender mit der Post oder der Eisenbahn wegen der Beförderung der aufgegebenen Sendung abgeschlossen hat. Diese Urkunden — Privaturkunden — sind erheblich für den Beweis der Rechte, die für den Absender aus dem mit der Post oder mit der Eisenbahn abgeschlossenen Vertrage fliessen.

Sonach hat der Angeklagte in jedem der gedachten 34 Fälle eine solche Privaturkunde, welche zum Beweise von Rechten von Erheblichkeit ist, fälschlich angefertigt und von derselben zum Zwecke einer Täuschung Gebrauch gemacht. Er hat dies aber auch in rechtswidriger Absicht gethan, denn er wusste, dass er ein Recht auf Beförderung der hier fraglichen Sendungen durch die Post oder durch die Eisenbahn überhaupt nicht hatte. Gerade aber um diese dem Rechte zuwiderlaufende Beförderung zu erlangen, hat er die Fälschungen und die Täuschungen vorgenommen. Und er hat dies auch gethan, um sich einen Vermögensvortheil zu verschaffen, denn er hat selbst angegeben, dass er, wenn er diese Beförderungsart nicht gewählt, Geschäfte nach auswärts hin habe überhaupt nicht machen können. Die Fracht mit Fuhrwerk oder auf sonst

welchem Wege würde die Preise seiner Handelsartikel so vertheuert haben, dass er auswärtige Abnehmer dafür gar nicht mehr gefunden haben würde. Sonach ist er, um sich den Vortheil, den er aus Geschäften nach auswärts hin zog, zu wahren, zu den Urkundenfälschungen verschritten.

Der Angeklagte war daher wegen schwerer Urkundenfälschung im Sinne der §§ 267 und 268 [1] des Reichs-Strafgesetzbuches in 34 Fällen zu bestrafen.

... Unter Annahme mildernder Umstände, von denen einer auch darin gefunden wurde, dass das Versenden von Feuerwerkskörpern mit Post oder Eisenbahn in jedem einzelnen Falle vom Gesetzgeber in § 367 No. 5 des Reichs-Strafgesetzbuches selbst nur mit Geldstrafe bis 150 M. oder mit Haft bedroht ist, die schwere Strafe des § 268 aber nur auf eine Operation Anwendung leide, die jenem gemeingefährlichen Handeln gegenüber als das Nebensächliche erscheine — wurde die gedachte Gesammtstrafe von sechs Monaten Gefängniss nebst Auferlegung der Kosten für angemessen erachtet. (Erkenntniss des Königl. Landgerichts Leipzig vom 15. November 1886.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Deutscher Donau-Umschlagsverkehr. Auf Seite 61 bis 68 des durch unsere Bekanntmachung vom 18. Februar d. J. veröffentlichten und am 15 März d. J. in Kraft tretenden Tarifs für den Donau-Umschlagsverkehr in Passau und Regensburg Donaulände ist in der zweiten Zeile der Anmerkung (Für Sendungen nach Wien etc.) und zwar zwischen den Worten „Sätze" und „um" einzuschalten: „nach Passau Donaulände." Eine Erhöhung der betreffenden Sätze nach Regensburg Donaulände findet nicht statt.

Erfurt, den 26. Februar 1887. (438)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. März 1887 treten die Nachträge IV bezw. VI und VII zu den Tarifheften B 1 bis 6 in Kraft, enthaltend u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Handorf, Raestrup-Everswinkel, Telgte und Warendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Nymegen der Niederländischen Staatsbahn bezw. der Holländischen Eisenbahngesellschaft, Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Haltestelle Erpel, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Station Gouda der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs bezw. der seitherigen Nachträge.

Ferner gelangen an demselben Tage die Nachträge I bezw. II zu den Tarifheften E. und G. zur Einführung, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Nymegen einer- und der Station Georgsmarienhütte der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits.

Soweit die in den Nachträgen VII bezw. II zu den Tarifheften B. 4 und G. enthaltenen Frachtsätze für Nymegen sich höher als die im Rheinischen Nachbarverkehre bestehenden bezüglichen Frachten stellen, bleiben letztere noch bis zum 15. April 1887 in Gültigkeit.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. Februar 1887. (439)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 1. März d. Js. ab kommen im **Verkehr mit den Stationen der Kerkerbachbahn** für den diesseitigen Lokalverkehr, den Staatsbahnverkehren Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Elberfeld und Hannover, den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Nassau-Elsass-Lothr. Verkehr, Frankfurt-Main-Neckarbahn Güterverkehr und im Frankfurt a/M.-Hessischen Wechselverkehr anderweite ermässigte Frachtsätze zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist. (440)

Frankfurt a/M., den 25. Februar 1887.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 5. März 1887 kommt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II Heft 2 ein Ausnahmetarif für Bier in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Schwechat-Kledering und Wien nach Berlin Schles. Bhf., Görlitz. Bhf. bezw. Anhalt-Dresdener Bhf. zur Einführung. Derselbe beträgt:

von Schwechat-Kledering 3,60 M.
„ Wien . . . . 3,54 „
für 100 kg.

Breslau, den 25. Februar 1887. (441)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der am 1. März cr. in Kraft tretende Nachtrag 2 herausgegeben, welcher Entfernungen und Tarifsätze für neu aufgenommene Stationen, anderweite Entfernungen und Tarifsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Altona, sowie Ergänzungen des Ausnahmetarifs für Petroleum und rohe Baumwolle etc. enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 21. Februar 1887. (442)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 27. v. Mts. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass für die Beförderung von Tafelglas (Fensterglas und ungeschliffenen Glastafeln) bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, im Hannover-Bayerischen Verbande vom 1. März d. J. an von Zwiesel noch folgende Ausnahmefrachtsätze Anwendung finden, nämlich:

nach Harburg . . .	3,29 M.	pro 100 kg.
„ Bremen . . .	3,20 „	
„ Bremerhaven	3,40 „	
„ Geestemünde		
„ Brake . . .		
„ Nordenham .		

Hannover, den 22. Februar 1887. (443)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Die Gültigkeit des auf Seite 8 des Nachtrags III zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II Heft 2 enthaltenen Ausnahmetarifs für Glassand von Hohenbocka nach Wien wird bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1887, verlängert.

Breslau, den 25. Februar 1887. (444)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Deutschen Verbandverwaltungen.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. März d. J. treten für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. Frachtzahlung hierfür von den Stationen Antonin, Domanin, Kempen, Kraschnitz, Lenka, Militsch, Ostrowo, Schildberg und Zduny nach den Oberschlesischen Hüttenstationen Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen, sowie unser Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft ertheilen.

Breslau, den 24. Februar 1887. (445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau, Altona-Breslau und Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Am 1. März cr. treten nachstehende Ausnahmefrachtsätze für zum Export bestimmte Sendungen von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür in Kraft.

Von Wronke	M.
nach Stettin trans. seewärts . . .	0,72
„ Hamburg B. trans. seewärts .	1,78
„ „ L. B. trans. seewärts	1,78

Breslau, den 24. Februar 1887. (446)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Zu dem ab 10. November 1883 gültigen Main-Neckarbahn-Pfälzischen Expressguttarif tritt am 1. März l. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Taxen für die Stationen Pfungstadt und Weisenheim a/Sand.

Exemplare des Nachtrages sind durch unsere Expeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 23. Februar 1887. (447)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Zum Belgisch- bezw. Englisch-Südwestdeutschen Tarifheft IX a bezw. 9 gelangt am 1. März l. J. je der Nachtrag I zur Ausgabe, enthaltend unter anderm Frachtsätze der Station Pfungstadt der Hessischen Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt.

Exemplare der Nachträge sind durch unsere Expeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 21. Februar 1887. (448)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die Station Raubach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. in den Ausnahmetarif 7 b des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffende Güterexpedition, sowie das Tarifbüreau

der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln.

Köln, den 25. Februar 1887. (449)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch - Italienischer Güterverkehr, Ausnahmetarif für Kohlen. Am 10. März l. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus Deutschland nach Italien via Peri und via Pontebba vom 1. Mai 1884 der II. Nachtrag in Kraft, welcher ermässigte Schnittsätze für die Italienischen Strecken enthält.

München, den 24. Februar 1887. (450)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif. Für den Main-Neckarbahn-Bayerischen Güterverkehr bleibt der Tarif vom 1. März 1878 bis inkl. 31. März c. in Kraft.

München, den 24. Februar 1887. (451)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main - Neckarbahn. Am 1. März l. J. tritt zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend: Aufnahme der Station Pfungstadt, einen neuen ermässigten Ausnahmetarif für Steinschlag, anderweite Ausnahmetaxen für Petroleum sowie einen Ausnahmetarif für Cement.

Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Expeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 23. Februar 1887. (452)
Die Direktion der Main-Neckarbahn.

Getreideverkehr ab Belgischen und Holländischen Seehäfen. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. werden „Vorschriften, betr. die Reexpedition von Getreidesendungen in Mannheim, Ludwigshafen, Mainz und Frankfurt a/M." ausgegeben, gemäss welchen für derartige Sendungen beim Weiterversandt nach den Deutsch-Schweizerischen Uebergangsstationen und nach gewissen Badischen Binnenstationen die direkten Frachtsätze ab den obengenannten Häfen nach der definitiven Bestimmungsstation bezw. besondere Reexpeditionssätze unter den näher bezeichneten Bedingungen zur Anwendung kommen.

Exemplare dieser Vorschriften können bei der diesseitigen Generaldirektion, sowie bei der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz und der Kgl. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. bezogen werden.

Für alle nach dem obenerwähnten Zeitpunkte nach den Einlagerungsstellen zum Versandt kommenden Transporte treten die für die Reexpedition von Getreidesendungen in Mannheim und Ludwigshafen bisher in Geltung gewesenen Bestimmungen ausser Wirksamkeit.

Karlsruhe, den 26. Februar 1887. (453)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Getreide, roher Baumwolle, Fellen, Häuten, Schmalz (Schweinefett), Talg, Thran, Heringen, Gambir, Katechu, Farbholzextrakt und Reis, sofern die Sendungen von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim, Ludwigshafen a. Rh., Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Kastel, Mainz oder Gustavsburg und von da nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen transportirt werden, kommt mit Gültigkeit vom 1. März l. J. ein neuer Transittarif zur Einführung, durch welchen die entsprechenden Tarife für Mannheim und Ludwigshafen (Transittarife für Getreide und Baumwolle vom 1. Oktober 1884 sammt Nachtrag 1, sowie Transittarife für besonders benannte Güter vom 20. Juli 1886) aufgehoben werden.

Die seitherigen Sätze für Baumwolle ab Mannheim und Ludwigshafen nach Fehraltorf, Hauptweil, Hinweil, Illnau, Kempten, Koblenz, Kradolf, Lachen, Mitlödi, Pfäffikon (Zürich), Wülflingen und Pfäffikon (Schwyz), sowie die seitherigen Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Baumwolle ab Mannheim und Ludwigshafen nach Buchs transit und St. Margrethen transit werden ohne Ersatz aufgehoben, und es kommen an deren Stelle die Sätze des Tarifs für den allgemeinen Güterverkehr bezw. die in dem neuen Transittarife für Buchs loco und St. Margrethen loco vorgesehenen Frachtsätze zur Erhebung.

Soweit infolge Aufhebung der obenerwähnten Transittarife vom 1. Oktober 1884 bezw. vom 20. Juli 1886 Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Mai l. J. bestehen.

Exemplare des neuen Transittarifs können von den Verbandstationen und von den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Februar 1887. (454)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. kommt für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Kastel, Mainz und Gustavsburg nach Stationen der Mittel- und Westschweiz ein Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen die entsprechenden Ausnahmetarife für Mannheim und Ludwigshafen vom 1. Oktober 1885 aufgehoben und ersetzt werden.

Der neue Tarif enthält für den Verkehr mit Mannheim und Ludwigshafen neben verschiedenen Frachtermässigungen auch einige kleinere Frachterhöhungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben jedoch die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Mai l. J. in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs können von den Verbandstationen und von den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Februar 1887. (455)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

In den Artikelverzeichnissen der **Norddeutsch - Bayerischen Seehafen - Ausnahmetarife** vom 1. Oktober 1885 und vom 1. November 1886 ist folgende Ergänzung bei Felle und Häute zu bewirken im Ausnahmetarif I resp. 1: „rohe, gesalzene oder getrocknete, nicht aber gegerbte."

Hannover, den 21. Februar 1887. (456)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Die Stationen Dahlhausen a. d. Wupper und Dahlerau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sind in den Staatsbahn-Gütertarif **Elberfeld - Hannover** aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Hannover, den 22. Februar 1887. (457)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer und Sächsisch - Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 5. März d. J. treten für Holzsendungen des Ausnahmetarifs 6 b nach Falkenstein und Niederau von verschiedenen Oesterreichischen Stationen direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 24. Februar 1887. (458)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Berlin-Erfurt. Am 1. März d. J. tritt Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen, sowie Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,05 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 26. Februar 1887. (459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Breslau-Erfurt. Am 1. März d. J. tritt Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif vom 1. Juni 1886 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,05 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 26. Februar 1887. (460)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. März d. J. treten für den Güter-, Fahrzeug- und Viehverkehr der diesseitigen Station Waldshut mit Stationen der Gotthardbahn direkte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben kommen durch einen auf den angegebenen Zeitpunkt zur Ausgabe gelangenden Anhang zu dem seit 15. September 1886 in Gültigkeit stehenden Güter- etc. Tarife Basel Bad. B. - Gotthardbahn zur Einführung.

Karlsruhe, den 26. Februar 1887. (461)
Generaldirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Vom 1. März d. J. ab findet nach und von den Haltestellen Haarhausen, Prittitz und Wetterzeube, sowie dem Haltepunkt Längwitz direkte Abfertigung von Reisegepäck zu den im Nachtrag XXIV zum Tarif für den Thüringischen Verbands-Personenverkehr enthaltenen Tarifsätzen statt.

Erfurt, den 24. Februar 1887. (462)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur. Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 17 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 2. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Am 1. März d. J. tritt für den Donau-Umschlagsverkehr in Passau und Regensburg mit Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen ein allgemeiner Tarif in Kraft. Derselbe ist zum Preise von 30 ₰ bei den Expeditionen zu beziehen.

Der bisherige Ausnahmetarif für Eisen etc. vom 1. April 1885 nebst I. Nachtrag wird aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1887 in Geltung.

Strassburg, den 24. Februar 1887. (463)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbumschlagsverkehr Galizien-Dresden-Elbkai. Nachtrag I zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. März d. Js. ab erschienen und durch die hiesigen Güterexpeditionen zu beziehen. Insoweit dieser Nachtrag Erhöhungen bestehender Frachtsätze enthält, bleiben letztere noch bis 15. April 1887 in Kraft.

Dresden, am 25. Februar 1887. (464)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Für Knochenfett- (Talg-) Transporte in Wagenladungen à 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen wird von Tetschen trs. nach Stockerau der ermässigte Frachtsatz von 1,60 ℳ pro 100 kg im Rückvergütungswege für die Zeit bis Ende Dezember l. J. unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte nachweislich von der Station Stadtsulza stammen.

Wien, am 24. Februar 1887. (465)
Die Betriebsdirektion.

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. Für Bier bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 8 000 kg pro Frachtbrief und Wagen tritt ab 15. März 1887 unter Einhaltung der im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ung. Monarchie enthaltenen Bedingungen folgender Frachtsatz im Kartirungswege, bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember l. J., in Kraft:

„Von

Wien	Nordwestbahnhof	nach Bodenbach Oe. U. St. E. G./Tetschen Oe. N. W. B. transit für Deutschland exkl. der Linie Bodenbach/Tetschen-Dresden
„	Oest.-Ung. Staatsbahnhof	
„	Nordbahnhof	
„	Franz-Josefsbahnhof	

1,95 ℳ pro 100 kg" (466)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für

1. Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle,
2. Maschinentheile aus Eisen und Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen,

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Dusnik via Prag	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
1.	0,66 ℳ
2.	0,67 „

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Februar 1887. (467)
Die Betriebsdirektion.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des IV. Nachtrages zum Tarif vom 1. Oktober 1885. Mit 15. März 1887 tritt der IV. Nachtrag zum Tarif für den Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband, gültig vom 1. Oktober 1885, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält Aenderungen der Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der westlichen Linien der K. K. Oesterr. Staatsbahnen bezw. mit der Südbahnstation Innsbruck und zwar rücksichtlich der Ausnahmetarife für Getreide, Eisen, Maschinen und Stückgüter in Wagenladungen.

Die Aenderungen zum Ausnahmetarif No. 1 für Getreide treten erst mit 15. April l. J. in Gültigkeit.

Exemplare des Tarifnachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 25. Februar 1887. (468)
Die Verbandverwaltungen.

---

3. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. **Submission auf Lieferung von Herzstücken.** Die Lieferung von 90 Herzstücken und 30 Kreuzungsstücken aus Flussstahl zu 134 mm hohen Schienen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 17. März cr., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. Die Angebote müssen mit entsprechender Aufschrift versehen sein. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 1,50 ℳ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 24. Februar 1887. (469)
Materialienbüreau.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Gasbereitungs-Nebenprodukten. Die im Rechnungsjahre 1887/88 bei der Gasbereitung zu gewinnenden Nebenprodukte und zwar ungefähr

119 000 kg Steinkohlentheer,
147 100 „ Gasöltheer und
10 000 „ Kohlenwasserstoff
sollen verkauft werden.

Die Nachweisung der Nebenprodukte und die Verkaufsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Ankauf von Gasbereitungs-Nebenprodukten

bis zum Eröffnungstermine am

17. März 1887,
Vormittags 11 Uhr,

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 31. März d. J. ab.

Magdeburg, den 23. Februar 1887. (470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Auf dem Bahnhofe Cottbus des diesseitigen Amtsbezirkes lagern rot. 40 000 kg alte, noch brauchbare eiserne Laschen, welche im Wege öffentlicher Ausschreibung verkauft werden sollen, und wozu Termin auf

Mittwoch, den 9. März d. J.,
Vorm. 11 Uhr,

im hiesigen Verwaltungsgebäude, Franckestr. No. 1, anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können auch gegen gebühren- und abtragsfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren von uns bezogen werden.

Vorschriftsmässige Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift: „Angebote auf Ankauf von alten Laschen" bis zum obigen Termin einzureichen. Zuschlagsertheilung erfolgt innerhalb 8 Tagen.

Halle a/S., den 24. Februar 1887. (471)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

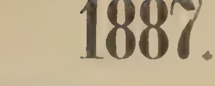
Dieser Nummer liegt ein Prospect von S. Jourdan, Papierfabrik in Mainz, betreffend Pauspapier etc., bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 18.



Zeitung des Vereins



1887.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. März 1887.

Inhalt:

Deutsche Militär-Transportordnung für Eisenbahnen im Kriege.

(Kriegs - Transportordnung.)

Auf Grund Allerhöchster Verordnung Sr. Majestät des Deutschen Kaisers vom 26. Januar d. J. ist in Ausführung des Gesetzes vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen (Reichs-Gesetzblatt S. 129) und im Anschluss an die Verordnung vom 1. April 1876 (Reichs - Gesetzblatt S. 137) eine Militär-Transportordnung für Eisenbahnen im Kriege (Kriegs-Transportordnung)*) in Kraft getreten, durch welche die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten im Kriege, sowie die Abrechnung der Eisenbahnverwaltungen mit den Militärbehörden über die für solche Benutzung zu gewährenden Vergütungen geregelt wird. Die Transportordnung gliedert sich in sechs Abschnitte und zwar: 1. allgemeine Bestimmungen; 2. Zuständigkeit und Geschäftsverkehr der Behörden; 3. Vorbereitung der Militärtransporte; 4. Beförderung von Mannschaften, sowie von Truppen mit Pferden, Fahrzeugen u. s. w.; 5. Beförderung von Militärgut und 6. Berechnung und Zahlung der Vergütungen.

Die Vorschriften gelten für alle mit Lokomotiven betriebenen Eisenbahnen des Deutschen Reichsgebietes und finden auf Anforderung der Militärverwaltung auch Anwendung bei etwaiger Beförderung von Streitkräften der mit dem Deutschen Reiche verbündeten Staaten.

Zum Zwecke der militärischen Benutzung des Eisenbahnnetzes, welche bereits im Frieden vorzubereiten ist, wird dasselbe durch die Militärbehörde in grössere Betriebsgebiete, die sogenannten Linien, eingetheilt. Für die Ausführung des Betriebes auf denselben im militärischen Interesse sind selbstverständlich die allgemeinen Sicherheitsvorschriften und die gewöhnliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahnstrecken massgebend; letztere kann jedoch nach Erlass des Mobilmachungsbefehles durch zeitweise oder dauernde Massnahmen auf Verlangen der Militärverwaltung und auf Kosten des Reiches gesteigert werden. Bis zur Anordnung des Kriegsbetriebes bleiben die Eisenbahnen im Friedensbetriebe. Die im Kriegsbetriebe befindlichen Eisenbahnen, deren Benutzung durch die Transportordnung nicht geregelt wird, werden von den im Friedensbetriebe befindlichen durch Uebergangsstationen geschieden, auf welchen etwaige Betriebsunregelmässigkeiten der ersteren ihre Ausgleichung finden sollen.

Bei den im Friedensbetriebe befindlichen Bahnen werden Züge des öffentlichen Verkehrs (Kourier- und Schnellzüge, Personenzüge, Güterzüge, Güter mit Personenbeförderung) und Militärzüge unterschieden. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Verhältnisse können Militärtransporte mit den ersteren befördert werden. Unter den letzteren sind hervorzuheben: 1. Militärextrazüge, welche bei Gefahr im Verzuge abgelassen werden; 2. Militär-Fakultativzüge, welche bereits innerhalb des Fahrplans für den öffentlichen Verkehr zur jederzeitigen freien Verfügung der Militär-Eisenbahnbehörden nach vorheriger Vereinbarung derselben mit der Eisenbahnverwaltung vorgesehen werden, und deren Fahrgeschwindigkeit im allgemeinen einschliesslich der kleinen Betriebsaufenthalte $2^2/_3$ Minuten auf das Kilometer (22,5 km in der Stunde oder 375 m in der Minute) nicht übersteigen soll; 3. Militär-Lokalzüge.

Lassen sich die nothwendigen Militärtransporte mit den Zügen des öffentlichen Verkehrs oder mit den in den Fahrplan des letzteren eingeschalteten, vorstehend unter 1 und 2 erwähnten Militärzügen oder auch durch zeitweise Beschränkung der Züge des öffentlichen Verkehrs ohne Beschränkung der Sicherheit und Ordnung nicht mehr bewirken, so wird der Militärfahrplan in Kraft gesetzt, welcher von der Militär-Eisenbahnbehörde unter Mitwirkung der betheiligten Eisenbahnverwaltung, jedoch unter ausschliesslicher Berücksichtigung der militärischen Zwecke, aufgestellt wird. In diesem Militärfahrplane werden die unter 3 erwähnten Militär - Lokalzüge, welche zeit- und streckenweise verkehren, besonders festgesetzt. Die für Militärtransporte nicht beanspruchten Züge des Militärfahrplanes können von der Eisenbahnverwaltung im eigenen

*) Die Militär - Transportordnung ist veröffentlicht in No. 34 d. J. des „Deutschen Reichsanzeigers etc." und No. 6 des „Eisenbahn-Verordnungs-Blatts".

Interesse oder für den öffentlichen Verkehr benutzt werden, insoweit die Verhältnisse es gestatten.

Zu dringlichen militärischen Mittheilungen dürfen sämmtliche Telegraphenlinien im Reichsgebiete benutzt werden. Nach Anordnung der Mobilmachung sind solche Telegramme als „Kriegstelegramme“ zu bezeichnen, welche auf den Reichs- und Staats-Telegraphenlinien an erster Stelle, auf den Bahn-Telegraphenlinien unmittelbar nach den eigentlichen „Betriebstelegrammen“ befördert werden.

Bei der Ausführung der Transportordnung vertritt das Königlich Preussische Kriegsministerium, welches sich erforderlichen Falls zuvor mit dem Chef der Kaiserlichen Admiralität, sowie mit den Königlich Bayerischen, Sächsischen und Württembergischen Kriegsministerien verständigt, die Interessen der bewaffneten Macht. Der Königlich Preussische Chef des Generalstabes der Armee ertheilt die leitenden Gesichtspunkte für die militärische Benutzung der Eisenbahnen im Kriege und veranlasst bereits im Frieden die für dieselbe erforderlichen Vorbereitungen. Ferner übt derselbe nach Ausspruch der Mobilmachung bezüglich des Eisenbahnwesens die Obliegenheiten des Generalinspekteurs des Etappen- und Eisenbahnwesens bis zu dessen Einsetzung aus und ertheilt demnächst dem letzteren, welcher den Eisenbahndienst für Kriegszwecke durch den Chef des Feld-Eisenbahnwesens leiten lässt, nach Bedarf Anweisungen. Insbesondere befiehlt er u. a. Eintritt und Aufhören des Betriebes nach dem Militärfahrplan und lässt dem Reichs-Eisenbahnamt entsprechende Nachricht zugehen. Der Chef des Feld-Eisenbahnwesens lässt durch die ihm untergebenen Militär-Eisenbahnbehörden — den Chef der Eisenbahnabtheilung des Königlich Preussischen Generalstabes, den Chef der Eisenbahnabtheilung des Königlich Preussischen stellvertretenden Generalstabes, die Linienkommandanturen und die Bahnhofskommandanten — die zum Zweck der Landesvertheidigung erforderlichen Leistungen der Eisenbahnverwaltungen auf Grund der durch das Kriegsleistungsgesetz festgestellten Verpflichtung derselben in Anspruch nehmen. Für den Bereich der im Friedensbetriebe befindlichen Strecken, sowie zur Abgrenzung derselben von den im Kriegsbetriebe befindlichen durch die bereits erwähnten Uebergangsstationen hat der Chef des Feld-Eisenbahnwesens bei allen nicht ausschliesslich militärischen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamt vorzugehen, falls letzterem nicht Gefahr im Verzuge entgegensteht. Der Chef der Eisenbahnabtheilung des Königlich Preussischen Generalstabes tritt bezüglich der Vorbereitungen für die militärische Benutzung der Eisenbahnen im Kriege bereits im Frieden mit dem Reichs-Eisenbahnamt und den Eisenbahnverwaltungen in Verbindung. Durch den Chef der Eisenbahnabtheilung des Königlich Preussischen stellvertretenden Generalstabes werden nach den Anweisungen des Chefs des Feld-Eisenbahnwesens die Funktionen desselben rückwärts der Uebergangsstationen wahrgenommen, sobald letzterer den Sitz der Eisenbahnabtheilung verlässt. Durch die Linienkommandanturen, welche im Frieden bereits durch Linienkommissionen vertreten sind, wird der Verkehr zwischen den denselben vorgesetzten Militär-Eisenbahnbehörden und den dem Gebiete der betreffenden Linie angehörigen betriebführenden Eisenbahnverwaltungen vermittelt und in Gemeinschaft mit letzteren die Erfüllung der denselben obliegenden Leistungen geregelt bezw. überwacht. Die Bahnhofskommandanten, welche nach Bedarf zur Wahrung der militärischen Interessen eingesetzt werden, sind der Linienkommandantur unterstellt, handhaben die militärischen und militärpolizeilichen Anordnungen im Bereiche des betreffenden Bahnhofes und der zugewiesenen Bahnstrecken, vermitteln zwischen den Führern der Militärtransporte und den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen und sollen auch die letzteren gegen jeden Eingriff in ihre Funktionen schützen. Zu einer Einmischung in den technischen Dienstbetrieb der Station ist der Bahnhofskommandant, insofern die Stellung desselben nicht dem Stationsvorsteher in seiner Eigenschaft als Offizier übertragen ist, nicht befugt.

Von Civilbehörden sind zur Mitwirkung bei der Ausführung der Transportordnung berufen: 1. der Reichskanzler, und zwar namentlich das Reichs-Eisenbahnamt und die Reichspost- und Telegraphenverwaltung, und 2. die Eisenbahnverwaltungen. Das Reichs-Eisenbahnamt bildet die Centralstelle der letzteren für alle durch die Transportordnung geregelten Angelegenheiten. Sofort nach Ausspruch der Mobilmachung entsenden die betreffenden Landesregierungen nach dem Sitze desselben geeignete Kommissare, welche demselben mit ihrem Rathe zur Seite stehen. Jede Eisenbahnverwaltung bestellt für den regelmässigen geschäftlichen Verkehr mit den Militär-Eisenbahnbehörden schon im Frieden einen Bevollmächtigten für Militärangelegenheiten. Die für Zwecke der militärischen Benutzung der Eisenbahnen mitwirkenden Personen haben in allen derartigen Angelegenheiten Amtsverschwiegenheit zu beobachten und die in ihren Händen befindlichen Schriftstücke, Pläne u. s. w. geheim zu halten.

Die für die militärische Benutzung der Eisenbahnen erforderlichen statistischen Nachrichten werden vom Reichs-Eisenbahnamt alljährlich eingefordert; jedoch ist die Militär-Eisenbahnbehörde berechtigt, zur Vervollständigung dieser Nachrichten, sowie zu sonstigen militärischen Zwecken Rekognoscirungen der Bahnen anzuordnen.

Hinsichtlich der Wahl der Züge gelten u. a. die Vorschriften, dass in der Regel befördert werden: a) mit Personenzügen und Güterzügen mit Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs Mannschaftstransporte unter 300 Mann, Pferdetransporte unter 60 Stück und die ausnahmsweise als Eilgut aufgegebenen Sendungen, Sprengstoffe der Gefahrklasse jedoch nur unter gewissen Voraussetzungen; b) mit Güterzügen, Viehzügen und Güterzügen mit Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs bis zu 15 Wagen für Viehtransporte und für Stück- und Wagenladungsgüter einschliesslich der der Gefahrklasse nicht angehörigen Munitionsgegenstände, Sendungen von Sprengstoffen der Gefahrklasse — in Güterzügen mit Personenzügen jedoch nur da, wo reine Güterzüge nicht gefahren werden — bis zu 4 Wagen, und Pferdetransporte bis zu 15 Wagen. Mit Kourier- und Schnellzügen des öffentlichen Verkehrs werden nur ausnahmsweise in Fällen besonderer Dringlichkeit Offiziere, Sanitätsoffiziere, Beamte und Mannschaften einzeln oder in geringer Zahl befördert.

Jeder Militärtransport wird den Eisenbahnverwaltungen angemeldet, jedoch immer nur von einer Militärbehörde. Die Stelle, welche die Anmeldung erhält, ist verpflichtet, alle zur Durchführung des Transports weiter erforderlichen Benachrichtigungen nach den bahnseitigen Bestimmungen zu veranlassen. Jeder Militärtransport muss mit einem vorgeschriebenen Ausweise für die Fahrt versehen sein.

Hinsichtlich der sonstigen, die Vorbereitung der Militärtransporte betreffenden Einzelheiten, welche in eingehender Weise den Personaldienst, den Maschinendienst, den Wagendienst im allgemeinen, sowie die Wagen für bestimmte Zwecke — für Offiziere, Mannschaften, Kranke, Pferde, Schlachtvieh, Geschütze und Fahrzeuge u. s. w. —, die Ladestellen, das Material zu Nothrampen, die Verpflegung auf den Anhaltepunkten u. s. w. behandeln, verweisen wir auf die Transportordnung selbst.

Zur Vereinfachung des Militärverkehrs zwischen Feldarmee und Hinterland werden auf den Haupt-Eisenbahnstrassen die Transporte nach militärischer Anordnung möglichst in geschlossene Züge zusammengefasst. Diese Regelung erfolgt: a) in den heimischen Bezirken für alle abgehenden und anlangenden Transporte an den Etappen-Anfangsorten; b) nahe dem Kriegsschauplatze für allen Nachschub von Heeresbedürfnissen zur Feldarmee an den Sammelstationen; c) auf dem Kriegsschauplatze für alle anlangenden und abgehenden Transporte an den Etappen-Hauptorten mit zugehörigen Kranken-Sammelstellen. Etappen-Anfangsorte und Sammelstationen rückwärts der Uebergangsstationen werden im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamt bestimmt. Es sollen hierzu thunlichst Bahnknotenpunkte, jedenfalls aber solche Stationen ausgewählt werden, welche durch Einrichtung, Lage, Verbindung mit Land und Wasserwegen, sowie durch ihre Umgebung die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs, insbesondere auch die Ordnung und, soweit nöthig, die Unterbringung der Truppentheile, des Materials und der sonstigen Güter erleichtern. Die Aufgaben eines Etappen-Hauptortes können auf mehrere Stationen vertheilt werden.

Der vierte Abschnitt der Transportordnung behandelt die Beförderung von Mannschaften, sowie von Truppen mit Pferden, Fahrzeugen u. s. w., insbesondere die Vorbereitung des Einladens, die Uebergabe der Wagenausrüstung an den Transportführer, das Einladen, die Abfahrt, das Verhalten während der Fahrt und während des Haltens, das Ausladen der Züge und Räumen der Stationen, die Zugverspätungen und Unfälle, die Reinigung, Rückführung und Wiederverwendung der entladenen Wagen. Der Eisenbahnverwaltung ist in diesem Abschnitte u. a. die Verpflichtung auferlegt, dafür zu sorgen, dass mit den vorhandenen Ladeeinrichtungen ein geschlossener Militärzug

a) mit Fusstruppen innerhalb einer Stunde,
b) mit Kavallerie oder Feldartillerie innerhalb zwei Stunden,
c) mit Trains und Kolonnen innerhalb drei Stunden

vor der Abfahrtszeit verladen werden kann. Die entladenen Wagen kehren mit ihrer Ausrüstung grundsätzlich in den Bereich der absendenden Verwaltung oder der Eigenthümerin auf demselben Wege zurück, welchen der beladene Wagen innegehalten hatte. Dieser Rücklauf der entladenen Wagen wird durch die Militär-Eisenbahnbehörden geregelt, welche befugt sind, unter besonderen Umständen den rückkehrenden Wagen einen anderen als den vorschriftsmässigen Lauf anzuweisen.

Die Beförderung von Militärgut, unter welchem alle, den Eisenbahnverwaltungen von den Militärbehörden oder deren Vertretern zu diesem Zwecke übergebenen Kriegsbedürfnisse zu verstehen sind, wird durch den folgenden Abschnitt geregelt. Der Schlussabschnitt enthält die Grundsätze, nach welchen die Berechnung, Stundung, Liquidation und Zahlung der Vergütungen, sowie die Feststellung von Beschädigungen erfolgen soll.

Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen.

(Fortsetzung und Schluss.)

Vergleichende Zusammenstellung der entsprechenden Bestimmungen aus den

Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen.	Grundzügen für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen.

C. Handhabung des Betriebsdienstes.

a) Bahndienst.

§ 173 übereinstimmend.

Revision der Bahn.

§ 174.

Während des Tages ist die Bahn mindestens dreimal und während der Nacht, wo es thunlich ist, kurz vor jedem Zuge durch die Wärter zu revidiren.

Bei dieser Revision ist insbesondere auf die Dienstfähigkeit der Weichen zu achten. Für solche Bahnen, auf denen wenige Züge mit geringer Fahrgeschwindigkeit verkehren, genügen weniger Revisionen.

Bei Anwendung einer grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit von über 20 km in der Stunde ist die Bahn mindestens einmal an jedem Betriebstage, bei Anwendung geringerer Fahrgeschwindigkeiten mindestens jeden dritten Tag zu begehen und nachzusehen.

Kontroleinrichtungen.

§ 175.

Zur Kontrole der von dem betreffenden Bahnwärter oder Nachtwächter vorgenommenen Revision der Bahn und der Bahnhöfe sollen entsprechende Einrichtungen getroffen werden.

Zur Ueberwachung der vorgeschriebenen Bahnbegehung sind entsprechende Einrichtungen zu treffen.

§§ 176 und 177 übereinstimmend.

Zugsignalisirung. — Beobachtung der Züge.

§ 178.

Den Wärtern ist jeder Zug spätestens zur Zeit der Abfahrt desselben zu signalisiren.

Jeder Bahnwärter soll mit einer richtig gehenden Uhr versehen sein.

Jeder Bahnwärter soll mit einer richtig gehenden Uhr versehen sein.

§§ 179 und 180 übereinstimmend.

Weichenbedienung.

§ 181.

Ausweichungen, welche von Zügen gegen die Spitze befahren werden, sollen entweder unter spezieller Aufsicht stehen oder verschlossen werden.

Die Anwendung centraler Weichenstell-Apparate, sowie die selbstthätige Verbindung der Weichen mit den optischen Fahrsignalen hat sich bewährt.

Ausweichungen, welche von Zügen gegen die Spitze befahren werden, sollen entweder unter Aufsicht stehen oder verschlossen gehalten werden.

§§ 182 und 183 übereinstimmend.

b) Fahrdienst.

Länge der Züge.

§ 184.

(Absatz 1 übereinstimmend.)

Die Zahl der in einem Zuge laufenden Achsen soll in der Regel nicht grösser als 150, keinesfalls aber grösser als 200 sein.

Die Zahl der in einem Zuge laufenden Achsen soll in der Regel nicht grösser als 150, keinesfalls aber grösser als 200 sein.

Die Bildung kürzerer für die Zugkraft einer Lokomotive bemessenen Züge wird empfohlen.

Zahl der Bremswagen.*) — Zahl der zu bedienenden Bremsen.

§ 185.

In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen bedient sein, dass durch die letzteren bei Neigungen der Bahn

		bei Personenzügen	bei Güterzügen
bis einschliesslich	1 : 500 (2‰)	der 8. Theil	der 12. Theil
„ „	1 : 300 ($3^1/_3$‰)	„ 6. „	„ 10. „
„ „	1 : 200 (5‰)	„ 5. „	„ 8. „
„ „	1 : 100 (10‰)	„ 4. „	„ 7. „
„ „	1 : 60 ($16^2/_3$‰)	„ 3. „	„ 5. „
„ „	1 : 40 (25‰)	„ 2. „	„ 4. „

der Räderpaare gebremst werden kann.

Es ist zulässig, die Zahl der zu bremsenden Räderpaare nicht nach der Zahl der Achsen im Zuge, sondern in einem ähnlichen Verhältnisse nach der Bruttolast zu bemessen.

Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind hierbei als Personenzüge zu behandeln.

Erstreckt sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1 000 m, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung dieser Strecke massgebend.

Bei Berechnung der Zahl der Bremsen wird stets eine unbeladene Achse gleich einer halben beladenen Achse gerechnet.

Bei Güterzügen kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen auf Neigungen

bis einschliesslich 1 : 60 ($16^2/_3$‰) auf den 6. Theil und
„ „ 1 : 40 (25‰) „ „ 5. „

der Räderpaare herabgesetzt werden, wenn

1. die Fahrgeschwindigkeit von 18 km pro Stunde (300 m pro Minute) nicht überschritten wird,
2. die Stärke des Zuges 80 Achsen nicht übersteigt,
3. durch geeignete Kontrolapparate die Fahrgeschwindigkeit des Zuges genau festgestellt wird.

*) Siehe Anmerkung auf der folgenden Seite.

In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele Bremsen bedient sein bezw. in Thätigkeit gesetzt werden können, dass mittelst derselben mindestens die aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmenden Prozente des Gesammtgewichtes der Wagen bezw. der Anzahl der Achsen bremsbar sind.

Bremsprozente

Neigung	‰	für eine Geschwindigkeit von (km i. d. St.) 20	30	40
1 : ∞	0	6	7	10
1 : 400	2,5	7	9	13
1 : 200	5,0	8	11	15
1 : 150	6,7	9	12	16
1 : 100	10,0	11	14	19
1 : 80	12,5	13	16	21
1 : 70	14,3	14	18	23
1 : 60	16,7	15	19	26
1 : 50	20,0	18	22	30
1 : 40	25,0	21	27	37

Für die Berechnung der Bremsprozente nach dieser Tabelle ist massgebend:

a) diejenige grösste Geschwindigkeit, welche bei dem Zuge auf der betreffenden Strecke in Anwendung kommen darf;
b) diejenige Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche dargestellt wird durch die gerade Linie, die zwei auf der betreffenden Strecke in 1 000 m Entfernung liegende, den grössten Höhenunterschied zeigenden Punkte des Längenprofils der Bahn mit einander verbindet;
c) dass bei der Berechnung der Bremsprozente nach Achsen eine unbeladene Güterwagenachse stets gleich einer halben

Bei Personenzügen, welche 75 km pro Stunde (1 250 m pro Minute) oder mehr zurücklegen, ist die nach Obigem erforderliche Anzahl der Bremsen um eine zu vermehren.

Für Bahnstrecken mit Neigungen von mehr als 1 : 40 (25 ‰) sind für das Bremsen der Züge besondere Vorschriften zu erlassen.

Achse gerechnet wird, wobei ein Güterwagen als unbeladen gilt, wenn er mit weniger als ¼ seiner Tragfähigkeit belastet ist, und dass Personen-, Post- und Gepäckwagen stets als beladen angenommen werden;

d) dass für Geschwindigkeiten unter 20 km in der Stunde die in der Tabelle für 20 km angeführten Bremsprozente gelten, wobei indessen die Gesammtbremsenzahl einschliesslich derjenigen von Lokomotive und Tender aus dem Gesammtzugsgewicht einschliesslich des Gewichts der Lokomotive und des Tenders gerechnet wird;

e) dass bei der Verwendung von Schiebelokomotiven die Geschwindigkeit von 20 km massgebend ist.

Für Geschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in der Tabelle aufgeführten liegen, können die Bremsprozente durch Zwischenschaltung ermittelt werden.

Für Bahnstrecken mit Neigungen von mehr als 1 : 40 (25 ‰) sind für das Bremsen der Züge besondere Vorschriften zu erlassen.

Vertheilung der Bremsen.*)

§ 186.

Bei Bildung der Züge wird die in § 185 angegebene Anzahl von Bremsen dergestalt eingestellt, dass hinter der letzten Bremse nicht mehr Achsen gehen, als nach Massgabe des Gefälles für eine Bremse bestimmt ist.

Bei Neigungen von mehr als 1 : 200 (5 ‰) und über 1 000 m Länge soll der letzte Wagen ein bedienter Bremswagen sein.

Auf eine angemessene Vertheilung der Bremsen im Zuge ist besondere Rücksicht zu nehmen.

Der letzte zu bremsende Wagen (§ 185, Absatz 1) ist derart einzustellen, dass der hinter demselben befindliche Zugtheil (einschliesslich des gebremsten Wagens) kein grösseres Gesammtgewicht bezw. nicht mehr Achsen enthält, als nach Massgabe der Tabelle (§ 185) für diesen Bremswagen sich ergibt.

Bei einer Neigung von mehr als 1 : 200 (5 ‰), sei es, dass dieselbe auf einer Länge von 1 000 m oder mehr vorhanden ist, oder dass dieselbe sich nach § 185, Absatz 2 b durch Rechnung ergibt, soll der letzte Wagen ein zu bremsender Wagen (§ 185, Absatz 1) sein.

Ausnahmsweise kann hinter demselben noch ein reparaturbedürftiger leerer Wagen angehängt werden, sofern derselbe zwar lauffähig ist, aber inmitten des Zuges nach Art seiner Beschädigung nicht eingestellt werden kann.

Stellung der Schneepflüge.

§ 187.

Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises sollten bei Zügen, welche mit mehr als 30 km Geschwindigkeit pro Stunde (500 m pro Minute) fahren, nicht vor die Lokomotiven der Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniss eintritt, sollen diese Schneepflüge oder Wagen mit einer besonderen Lokomotive dem Zuge in entsprechendem Abstande vorausgeschickt werden.

Fest mit der Lokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind bei allen Zügen zulässig.

(Fällt fort.)

§ 188 übereinstimmend.

Ordnung der Personenzüge.

§ 189.

Bei Personen- und gemischten Zügen, welche mit grösserer Geschwindigkeit als 42 km pro Stunde (700 m pro Minute) fahren, ist zwischen der Lokomotive und dem ersten Personenwagen wenigstens ein Wagen ohne Reisende einzuschalten. Bei den mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden Zügen ist die Einstellung eines solchen Wagens entbehrlich. In gemischten Zügen sind Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung, sowie Langholzwagen mit Steifkuppelungen nicht unmittelbar vor oder hinter die Personenwagen zu stellen.

(Fällt fort.)

§§ 190 bis 194 übereinstimmend.

Bedingungen der Abfahrt.

§ 195.

Die Abfahrt eines jeden Zuges ist durch den elektrischen Telegraphen der vorliegenden Station zu melden.

Personenzüge sollen nicht vor der im Fahrplan angegebenen Zeit von einer Station abfahren. Die Abfahrt soll nicht erfolgen, bevor alle Seitenthüren der Wagen geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

Es ist dringend zu empfehlen, Vorkehrungen zu treffen, dass die Aufeinanderfolge der Züge nur nach Raumdistanzen geschehen kann.

Wird nach Zeitdistanz gefahren, so ist die Abfahrt einander folgender Züge so zu bemessen, dass bei regelmässiger Fahrt der nachfolgende Zug mindestens 5 Minuten später als der vorausgegangene auf der nächsten Station eintrifft.

Wenn zwei aufeinanderfolgende Züge einen Wärterposten in einem kürzeren Zeitraum als 5 Minuten passiren, soll der Bahnwärter dem folgenden Zuge lo lange das Haltesignal geben, bis die Zeitdistanz von 5 Minuten erreicht ist.

Nicht fahrplanmässige Züge sind womöglich durch einen, die betreffende Strecke vorher passirenden Zug zu signalisiren.

Leergehende Lokomotiven sind den Zügen gleich zu behandeln.

Die Abfahrt eines jeden Zuges ist der folgenden Station durch den elektrischen Telegraphen oder den Fernsprecher zu melden.

Ein Zug, mit welchem Personen befördert werden, darf nicht vor der im Fahrplane angegebenen Zeit abfahren.

Die Abfahrt darf erst erfolgen, wenn der zuständige Beamte die Erlaubniss dazu ertheilt hat, und wenn das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist; für letzteres genügt das vom Zugführer mittelst der Pfeife oder des Signalhorns gegebene Abfahrtszeichen.

Nicht fahrplanmässige Züge sind womöglich durch einen, die betreffende Strecke vorher durchfahrenden Zug zu signalisiren.

Leerfahrende Lokomotiven sind den Zügen gleich zu behandeln.

---

*) Auf der am 28/30. Juli v. J. in Salzburg abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen war für die §§ 185 und 186 der „Technischen Vereinbarungen" ein anderweitiger, dem Inhalte der §§ 185 und 186 der „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen" im wesentlichen entsprechender Wortlaut beschlossen worden, welcher in No. 66 S. 726 d. Jahrg. 1886 d. Ztg. abgedruckt ist. Der Vorschlag der Technikerversammlung ist indessen bekanntlich bei der statutenmässigen schriftlichen Abstimmung der Vereinsverwaltungen abgelehnt worden.

Fahrgeschwindigkeit.

§ 196.

Die für jede Gattung von Zügen festgesetzte Maximalgeschwindigkeit soll nicht überschritten werden.

Langsamer soll gefahren werden: bei der Fahrt aus Zweigbahnen und umgekehrt, über Drehbrücken, durch Weichen gegen die Spitze, sowie beim Uebergang aus einem Gleise in das andere.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit muss in dem zur Verhütung einer möglichen Gefahr erforderlichen Masse vermindert werden:

a) wenn Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;
b) wenn bei unbewachten Uebergängen die freie Aussicht auf die Bahnanlage gehindert ist;
c) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird;
d) bei der Fahrt durch Ortschaften;
e) bei der Fahrt durch Weichenkrümmungen, wenn gegen die Spitze gefahren wird, sowie bei der Fahrt über bewegliche Brücken.

Fahrordnung.

§ 197.

Auf eingleisigen Bahnstrecken sollen Züge, welche einen Bahnhof ohne Aufenthalt passiren, in der Regel von dem durchlaufenden Gleise nicht abgelenkt werden.

(Fällt fort.)

Schieben der Züge.

§ 198.

Das Schieben von Zügen, an deren Spitze sich eine führende Lokomotive nicht befindet, ist nur gestattet auf Bahnhöfen, bei Arbeitszügen, bei Transporten nach und von benachbarten Gruben und gewerblichen Etablissements und in Nothfällen; jedoch soll in allen diesen Fällen die Geschwindigkeit von 24 km pro Stunde (400 m pro Minute) nicht überschritten werden.

Bei Zügen mit Lokomotiven an der Spitze ist das Nachschieben (wobei die schiebende Lokomotive nicht angekuppelt werden darf) zulässig:

a) beim Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken,
b) zum Ingangbringen der Züge in den Bahnhöfen.

Das Schieben der Züge ist gestattet. Befindet sich an der Spitze des Zuges eine führende Lokomotive, so darf die schiebende Lokomotive nicht angekuppelt sein. Bei dem Schieben von Zügen ohne führende Lokomotive muss der vorderste Wagen durch einen Zugbegleiter besetzt sein, und darf die Geschwindigkeit 20 km in der Stunde nicht übersteigen. Wo unbewachte Wegeübergänge nicht vorhanden sind, kann die Geschwindigkeit auf 24 km in der Stunde erhöht werden.

Das Schieben der Züge mit mehr als **einer** Lokomotive ist nicht zulässig.

Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran.

§ 199.

Die Fahrt der Lokomotiven mit dem Tender voran ist auf Bahnhöfen, bei Arbeitszügen, bei Transporten zwischen Bahnhöfen und benachbarten Gruben oder gewerblichen Etablissements, bei Leerfahrten und bei Zügen auf freier Bahn gestattet, jedoch mit höchstens 36 km Geschwindigkeit pro Stunde (600 m pro Min.)

Tenderlokomotiven dürfen bei allen Zügen und bei Leerfahrten auf freier Bahn mit gleich grosser Geschwindigkeit vor- und rückwärts fahren.

Die Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran ist auch bei den fahrplanmässigen Zügen gestattet.

§ 200 übereinstimmend.

Arbeitszüge und einzelne Lokomotiven.

§ 201.

(Absatz 1 im wesentlichen übereinstimmend; weiter:)

Arbeitszüge und einzelne Lokomotiven, welche von Station zu Station durchfahren, sollen den Extrazügen gleich signalisirt werden.

Arbeitszüge und einzelne Lokomotiven, welche von Station zu Station durchfahren, sollen den Extrazügen gleich signalisirt werden. — Bei Ablassung von Zügen, deren Fahrgeschwindigkeit 20 km in der Stunde nicht übersteigt, genügt die Benachrichtigung der Nachbarstationen.

Hilfs- und Reservelokomotiven sowie Hilfswagen.

§ 202.

Hilfs- und Reservelokomotiven sollen in Entfernungen von in der Regel nicht über 100 km aufgestellt und in Dampf gehalten werden. Auf den Bahnhöfen, wo solche Lokomotiven stehen, sollen sich auch Geräthschaften befinden, welche zur Freimachung und Herstellung des Gleises bei vorgekommenen Entgleisungen erforderlich sind. Zu diesem Zwecke empfiehlt sich bei grösseren Bahnen die Aufstellung besonderer, mit allen nöthigen Geräthen ausgestatteten Hilfswagen.

(Fällt fort.)

Begleitpersonal.

§ 203.

Das Begleitpersonal des Zuges darf während der Fahrt nur **einem** Vorgesetzten untergeordnet sein. Dasselbe soll so vertheilt sein, dass es alle Theile des Zuges übersehen und zwischen demselben und dem Lokomotivführer eine Verständigung stattfinden kann. Die Lokomotivführer, sowie die Zugführer sollen mit richtig gehenden Uhren versehen sein.

Die Begleitmannschaft des Zuges darf während der Fahrt nur **einem** Vorgesetzten untergeordnet sein.

Zwischen den Zugbegleitern und dem Lokomotivführer soll eine Verständigung stattfinden können.

Die Lokomotiv- und Zugführer müssen mit richtig gehenden Uhren versehen sein.

§§ 204 und 205 übereinstimmend.

Gebrauch der Dampfpfeife und Oeffnen der Hähne.

Gebrauch der Lokomotivsignale und Oeffnen der Hähne.

§ 206.

Der Gebrauch der Dampfpfeife und das Oeffnen der Pumpen-, Probir- und Cylinderhähne der Lokomotiven während der Fahrt ist, namentlich neben belebten Wegeübergängen und Parallelwegen, auf die nothwendigsten Fälle zu beschränken.

Der Gebrauch der Dampfpfeife und das Oeffnen der Pumpen, Probir- und Cylinderhähne der Lokomotiven während der Fahrt ist, namentlich neben belebten Wegeübergängen und Parallelwegen, auf die nothwendigsten Fälle zu beschränken.

An Stellen, wo der Zug auf oder unmittelbar neben einer Strasse sich bewegt, sowie bei Annäherung an unbewachte Uebergänge und bis nach Ueberfahrung derselben, sind Warnungssignale nach Bedürfniss und thunlichst mit der Glocke zu geben.

§ 207 übereinstimmend.

Prüfung der Lokomotivführer

§ 208.

(Absatz 1 übereinstimmend; weiter:)

Die Heizer sollen mit Handhabung der Lokomotive mindestens so weit vertraut sein, um dieselbe erforderlichen Falls anhalten zu können.

Die Heizer müssen mit Handhabung der Lokomotive mindestens soweit vertraut sein, dass sie dieselbe erforderlichen Falles zum Stillstand bringen können.

Wenn die Lokomotive entsprechend eingerichtet, und der Uebertritt eines Zugbegleiters von dem Zuge auf die Lokomotive während der Fahrt ermöglicht ist, kann die Bedienung der Lokomotive auf den Lokomotivführer allein beschränkt werden; der Zugbegleiter muss es in diesem Falle verstehen, die Lokomotive zum Stillstand zu bringen.

Revision der Lokomotiven und Tender.

§ 209.

Eine gründliche Revision der Lokomotiven verbunden mit Kesselprobe, sowie eine Revision der Tender hat stattzufinden:

1. bei allen neuen Lokomotiven und Tendern, bevor sie in Betrieb genommen werden;
2. wenn sie nach dieser ersten Revision 150 000 km,
3. wenn sie nach einer wiederholten Revision 100 000 km zurückgelegt haben;
4. nach jeder grossen Reparatur des Kessels;
5. spätestens 3 Jahre nach der letzten Revision.

Die Revisionen sollen sich auf alle Theile der Lokomotiven bezw. Tender erstrecken. Es ist zu empfehlen, bei Gelegenheit der Revisionen auch die Belastung der einzelnen Räder zu prüfen.

Ueber den Befund der Revisionen ist Register zu führen.

Hauptreparaturen an den Lokomotiven, mit welchen ein Auseinandernehmen der beweglichen Theile und eine Kesselprobe verbunden sind, werden als Revision gerechnet.

Aeussere Revision der Lokomotiven und Tender.

Eine äussere Revision der Lokomotiven und Tender hat stattzufinden:

1. bei allen neuen Lokomotiven und Tendern, bevor sie in Betrieb genommen werden;
2. nach jeder umfangreicheren Ausbesserung des Kessels;
3. spätestens drei Jahre nach der letzten Revision.

Die Untersuchungen sollen sich auf alle Theile der Lokomotiven erstrecken, wobei die Kesselverkleidung abzunehmen ist.

Ueber das Ergebniss derselben ist Buch zu führen.

Grössere Ausbesserungsarbeiten an der Lokomotive, mit welchen ein Auseinandernehmen der beweglichen Theile und eine äussere Untersuchung des Kessels verbunden ist, werden als Revision gerechnet.

Kesselproben.

§ 210.

Bei den Kesselproben ist der Kessel vom Mantel zu entblössen und mittelst einer Druckpumpe auf das 1½ fache des festgesetzten höchsten Dampfüberdruckes zu probiren. Der Probedruck soll jedoch den normalen Dampfüberdruck um nicht mehr als 5 Atmosphären übersteigen.

Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, sollen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

Bei jeder Kesselprobe ist gleichzeitig die Richtigkeit der Manometer und der Ventilbelastungen der Lokomotiven zu prüfen.

Der angewandte Probedruck ist entweder mittelst eines offenen Quecksilbermanometers zu messen, welches in jeder Hauptreparaturwerkstätte so anzubringen ist, dass der Dampfraum der Lokomotiven durch ein kurzes Ansatzrohr damit in Verbindung gebracht werden kann, oder mittelst eines transportablen Manometers (Kontrolmanometers), dessen Richtigkeit am offenen Quecksilbermanometer konstatirt worden ist.

Ueber den Befund ist Register zu führen.

Der bei der Revision als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck ist am Stande des Lokomotivführers sichtbar zu bezeichnen.

Eine Kesseldruckprobe ist vorzunehmen:

1. bei neuen Lokomotivkesseln vor der Inbetriebsetzung;
2. nach jeder umfangreicheren Ausbesserung des Kessels;
3. spätestens sechs Jahre nach der letzten Druckprobe.

(Nun folgen die nebenstehenden Absätze 1 bis 3 des § 210 der technischen Vereinbarungen; alsdann:)

Der angewendete Probedruck ist mittelst eines Kontrolmanometers zu messen, welches in angemessenen Zeitabschnitten auf seine Richtigkeit geprüft werden muss. An jedem Lokomotivkessel muss sich eine Einrichtung zum Anschluss des Kontrolmanometers befinden.

Ueber den Befund ist Buch zu führen.

Der bei der Revision als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck ist am Stande des Lokomotivführers leicht sichtbar zu bezeichnen.

§ 211 übereinstimmend.

Revision der Wagen.

§ 212.

Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abzunehmen sind.

Diese Revision hat spätestens 2 Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision zu erfolgen, bei den Personen-, Reisegepäck- und Postwagen jedoch immer nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 bis 40 000 km.

Jeder Wagen ist in Zeitabschnitten von höchstens zwei Jahren einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, bei welcher die Radsätze, Lager und Federn abzunehmen sind.

D. Signalwesen.

Elektrische Korrespondenz.

§ 213

Jede Eisenbahn muss einen elektrischen Telegraphen für die Korrespondenz zwischen den Stationen haben. Für diese Korrespondenz eignet sich am besten der Morse'sche Apparat mit hörbarem Arbeitston. Es ist zweckmässig, die Eisenbahnen mit elektromagnetischen Signalen auf den Bahnhöfen und Wärterposten zu versehen.

Verständigung zwischen den Stationen.

Für die Verständigung zwischen den Stationen muss ein elektrischer Telegraph oder eine Fernsprecheinrichtung vorhanden sein.

Korrespondenz von der Strecke.

§ 214.

Wünschenswerth ist es, auch Einrichtungen zum Telegraphiren zwischen den Stationen und Zwischenpunkten der Bahn zur Herbeirufung von Hilfe zu treffen, und diese Einrichtungen zur Vermittelung der ausführlichen Korrespondenz geeignet zu machen.

(Fällt fort.)

Optische Signale.

§ 215.

Durchgehende optische Signale neben elektrischen sind nicht nothwendig, dagegen sind zum Abschluss der Bahnhöfe und der Blockstationen feststehende optische Telegraphen erforderlich.

(Fällt fort.)

§ 216 übereinstimmend.

Bahnsignale.

§ 217.

Auf freier Bahn sollen folgende optische Signale gegeben werden können:
1. Die Bahn ist fahrbar.
2. Der Zug soll langsam fahren.
3. Der Zug soll halten.

Es sollen folgende Signale gegeben werden können:
1. die Bahn ist fahrbar;
2. der Zug soll langsam fahren;
3. der Zug soll halten.

Bahnhofssignale.

§ 218.

Von den Bahnhöfen aus sollen folgende Signale gegeben werden können:
1. Der Zug soll vor dem Bahnhofe halten.
2. Der Zug darf in den Bahnhof einfahren.

(Fällt fort.)

Signale an Weichen und Brücken.

§ 219.

Der jedesmalige Stand der in Hauptgleisen liegenden Weichen, sowie der beweglichen Brücken soll durch ein mit der Weiche resp. der Brücke selbst in Verbindung stehendes Signal kenntlich gemacht werden. Diese Signale sollen durch die Bewegung der Weichenzungen resp. der Brücke gestellt werden, und ist es wünschenswerth, dass dieselben bei Tag und Nacht von gleicher Form und Farbe seien; für Weichen ist nicht „roth" zu wählen. Bei Weichen, welche nicht zu Bahnhöfen gehören, sowie bei beweglichen Brücken, soll ausser diesem Signal noch ein so weit vorgeschobenes Haltesignal angebracht sein, dass es dem Lokomotivführer unter allen Umständen möglich wird, den Zug noch vor der Weiche resp. der Brücke zum Stillstand bringen zu können.

Es empfiehlt sich, die Stellvorrichtung des vorgeschriebenen Haltesignals so mit der Stellvorrichtung der Weichen resp. der Brücken in Verbindung zu bringen, dass an dem Haltesignal das Signal für freie Fahrt nur dann gegeben werden kann, wenn die Weiche resp. Brücke für das Fahrgleis sicher eingestellt ist. Bei einer derartigen Verbindung der Weichen mit den Einfahrtssignalen sind besondere Weichensignale, welche durch die Bewegung der Weichenzungen gestellt werden, nicht erforderlich.

Signale an Weichen und beweglichen Brücken.

Weichensignale sind nicht erforderlich.

Der jedesmalige Stand beweglicher Brücken soll durch ein mit der Brücke selbst in Verbindung stehendes Signal kenntlich gemacht werden.

§§ 220 bis 224 übereinstimmend.

Signalleine.

§ 225.

Zur Verständigung zwischen dem Zugpersonal und dem Lokomotivführer soll bei allen Zügen eine mit der Dampfpfeife der Lokomotive oder einer sonstigen Signalvorrichtung verbundene Zugleine oder eine andere geeignete Einrichtung angebracht sein, welche bei Personenzügen über sämmtliche besetzte Personenwagen und bei allen übrigen Zügen mindestens bis zum nächsten Fahrbeamten geführt sein soll.

(Fällt fort.)

Meldung von Extrazügen.

§ 226

Bevor ein Extrazug von einer Station abgeht, soll derselbe durch den elektrischen Telegraphen nach der nächsten Station gemeldet und die Rückantwort eingegangen sein; ausgenommen hiervon sind Hilfszüge.

Bevor ein Extrazug von einer Station abgeht, soll derselbe durch den elektrischen Telegraphen oder Fernsprecher nach der nächsten Station gemeldet und deren Zustimmung eingegangen sein; ausgenommen hiervon sind Hilfszüge.

§ 227 übereinstimmend.

Grundzüge der Signalordnung.

§ 228.

Die nachfolgenden „Grundzüge der Signalordnung für die Haupteisenbahnen" ergeben die nach den vorhergehenden Paragraphen nöthigen Signale.

(Folgen die Signale.)

Soweit nach dem Vorstehenden Signale vorgeschrieben sind oder aus besonderen Gründen zur Anwendung kommen, sind hierfür die Grundzüge der „Signalordnung für die Haupteisenbahnen" massgebend.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern. Mit Schreiben No. 1043 hat die geschäftsführende Direktion den VI. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern ausgegeben.

Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen. Mit Schreiben No. 1062 hat die geschäftsführende Direktion des Vereins die neu aufgestellten Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 42 und 57, ferner den 1. Nachtrag zum Verzeichniss No. 75 und den VIII. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen ausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1043 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 1062 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Serbischen Bahnen und der Oesterreichisch-Ungarische Handel.

Die kürzlich erfolgte Eröffnung der Serbischen Linie Vranja-Ueskūb ist ein hochbedeutsames Ereigniss. Die kleine nur wenige Kilometer lange Strecke ist der Schlussstein einer Weltroute, denn sie stellt endlich die Verbindung der Serbischen Bahnen mit Salonichi her und hat sonach den kürzesten Schienenweg zwischen Mitteleuropa und den Archipel zu Stande gebracht. Der Waarenaustausch zwischen der Levante und den Mitteleuropäischen Handelsplätzen wird sich nunmehr auf leichte Weise auf dem Wege über Belgrad-Nisch-Vranja-Salonichi vollziehen und die Hauptstadt des jungen Königreiches Serbien wird sonach der Stapelplatz jener Massengüter werden, die von der Nord- und Ostsee nach den Levantinischen Häfen gelangen, während andrerseits die reichen Produkte Griechenlands und der Levantinischen Inseln über Belgrad nach Westeuropa zur Beförderung kommen werden.

„Wir sehen, schreibt der „Capitalist", wie sich die eisernen Fäden nach und nach zu einem mächtigen Bande schlingen, das die bisher abseits der Kultur gelegenen Völker der Balkanstaaten mit den rege schaffenden Armen der anderen Europäischen Staaten verbindet und wie diese Fäden, von Belgrad ausgehend, mit gewaltigen Klammern neue Verkehrsgebiete aneinanderketten." — Ein ebenso wichtiges eisernes Schienennetz greift abermals von Belgrad über Nisch und Pirot über die Grenzen Bulgariens hinüber nach Rumelien zum Anschlusse an die Türkische Bahnlinie bei Sarambey, von wo bekanntlich der direkte Schienenweg über Philippopel-Adrianopel nach Stambul zum Schwarzen Meere führt. Die Linie Belgrad-Nisch und Nisch-Pirot ist bereits dem Betriebe zugeführt und sobald die Verbindungskette von Pirot über Bulgarien bei Sarambey durch den Ausbau der Bulgarischen Linie ausgeführt sein wird — was nur durch die leidigen politischen Zwischenfälle des abgelaufenen Jahres eine Verzögerung erfahren hat —, sobald dieses Bindeglied in die beiderseitig in Serbien einerseits und in der Europäischen Türkei andrerseits bereits in vollem Betriebe stehenden Linien eingeführt ist, dann schlingt sich ein zweites gewaltiges Band über die Hauptstadt des Königreiches Serbien von Mitteleuropa bis zu den Gestaden des Schwarzen Meeres und der mächtige Güteraustausch zwischen dem Orient und Occident wird durch diesen neuerschlossenen Schienenweg frische Impulse erlangen. Dass von diesen segensreichen Wirkungen zunächst der Handel, die Industrie und die Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie Nutzen ziehen werden, ist in der geographischen Lage derselben begründet; in den Wettbewerb dahin werden sich unsere westlichen Nachbarn theilen; an den Bahnverwaltungen liegt es nun, denselben erspriesslich zu gestalten.

Der ärztliche Dienst bei den Eisenbahnen und seine Ergebnisse.

Die Berathung der Krankenunterstützung- und Unfallversicherung für Arbeiter, welche gegenwärtig das Oesterreichische Parlament beschäftigt, legt den Wunsch nahe, dass auch bezüglich der Kranken-Unterstützungskassen und des damit in Verbindung stehenden Sanitätsdienstes der Eisenbahnen einige Reformen ins Leben treten. Als solche werden von der „Oesterreichischen Beamtenzeitung" mehrere Forderungen gestellt, welche jedoch in grösserem oder kleinerem Umfange bei den meisten Eisenbahnen bereits verwirklicht sind. Geringfügigkeit des Beitrages der Theilnehmer, die Zulänglichkeit der ärztlichen Hilfe, möglichste Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Erkrankten und Bedürftigen bei Bemessung der Geldaushilfen u. s. w. sind durch die Statuten dieser Kassen und deren humane Verwaltungen als ein Ziel angestrebt, welchem sich dieselben stets zu nähern suchen. In einem wesentlichen Punkte ist dem genannten Blatte jedoch beizustimmen, dass nämlich den Einrichtungen der Krankenpflege, des ärztlichen Dienstes und insbesondere der Zusammenstellung der periodischen Ergebnisse derselben eine gewisse Gleichförmigkeit gegeben werde, um aus den diesfälligen statistischen Daten diejenigen Folgerungen ziehen zu können, welche nicht nur für das gesammte Bahnpersonal, sondern auch für die Verwaltungen der Eisenbahnen von entscheidender Wichtigkeit sind. Die Mängel und Lücken der amtlichen Statistik hierüber sind sehr zahlreich; deren auch nur beispielsweise Andeutung würde den Rahmen der vorliegenden Notiz überschreiten. Es würde sich daher dringend empfehlen, wenn unter dem Einflusse der Regierung eine Berathung von Verwaltungsbeamten und Bahnärzten aller Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen stattfinden würde, um ein Normalstatut für die Krankenunterstützung, den ärztlichen Dienst und die Statistik hierüber zu entwerfen, welches auch auf das eingangs erwähnte Gesetz und die provinziellen Verschiedenheiten Rücksicht zu nehmen hätte.

Aenderung der Typen für den einheitlichen Oberbau bei Hauptbahnen I. und II. Ranges.

Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat mit Zustimmung des K. K. Handelsministeriums in Abänderung der mit dem ministeriellen Erlasse vom 30. Mai 1882 genehmigten einheitlichen Oberbautypen die von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen für Schienenprofile der Hauptbahnen ersten und zweiten Ranges eingeführte einheitliche Type der Befestigungsmittel acceptirt. Durch diese Massnahme wird die Materialgebahrung und Vorräthighaltung dieser Oberbaubestandtheile vereinfacht, was sich namentlich mit Rücksicht darauf empfiehlt, dass der Betrieb der von Privatunternehmungen zu erbauenden Bahnen obiger Rangkategorien häufig vom Staate geführt zu werden pflegt. Eine weitere Aenderung der Oberbautypen wurde an den Schwellen-Querschnittsmassen und an der Vertheilung der Schienen-Befestigungsmittel vorgenommen. In ersterer Beziehung wurden die Schwellendimensionen ohne Beeinträchtigung der Solidität des Oberbaues reduzirt, und wird hierdurch die Beschaffung der Schwellen verwohlfeilt, ausserdem aber diese Type auch mit den Typen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Einklang gebracht. Die reichlichere Vertheilung der Schienen-Befestigungsmittel, welche bisher nur bei Hauptbahnen ersten Ranges vorgesehen war, wurde nunmehr auch auf Hauptbahnen zweiten Ranges ausgedehnt, wodurch ohne wesentliche Mehrkosten eine grössere Festigkeit des Oberbaues auch auf den Bahnen dieser Rangkategorie erzielt und der Einklang mit dem Vorgange der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hergestellt wird. Die besprochenen Aenderungen werden bei der Neuauflage der Normalien durchgeführt und letztere wie bisher an Konzessionsbewerber und Bahnunternehmungen gegen Ersatz der Vervielfältigungskosten abgegeben werden.

Das Budget für die Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Finanzminister hat an das Abgeordnetenhaus eine Zuschrift gerichtet, worin er um eine Abänderung einzelner auf die Staatsbahnen bezüglichen Titel des Staatsvoranschlages für das Jahr 1887 bittet. Die Abänderung ist mit Rücksicht auf die fast vollständig durchgeführte Ausgabe von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen an Stelle der Aktien der Elisabethbahn und Vorarlberger Bahn nothwendig geworden. Vom 1. Juli 1887 ab wird nämlich die Staatsschuldenkasse die Kouponzahlungen vornehmen, und infolge dessen ist das Erforderniss für das zweite Semester 1887 aus dem Etat des Handelsministeriums herauszunehmen und in das Kapitel für die Staatsschuld zu übertragen. Insoweit handelt es sich nur um eine formelle Aenderung. Es wurde aber auch mit Hinweis auf die Verschiedenheit der Koupontermine eine materielle Aenderung vorgenommen, indem die Erfordernisse per 1. Januar, 1. März und 1. April 1888, welche bisher in der vom Staate an die betreffende Bahn gezahlten Annuität enthalten waren und 3,07 Millionen Gulden ausmachen, aus dem Budget pro 1888 eliminirt wurden.

Oesterreichische Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und die Aktien der Franz-Josefbahn.

Die Direktion der Staatsschuld gibt das Resultat des Umtausches der Franz-Josefbahn-Aktien gegen 5¼ pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen bekannt. Danach wurden von den einzulösenden 212083 Aktien nur 6720 Stück nicht präsentirt. Es würde nun den Liquidatoren der Franz-Josefbahn obliegen, den Aktionären, welche sich innerhalb der am 1. Februar abgelaufenen sechsmonatlichen Frist nicht gemeldet haben, binnen einer neuen halbjährigen Frist die für sie erliegenden Staatsschuldverschreibungen auszuhändigen. Die Direktion der Staatsschuld theilt aber diesbezüglich mit, es sei auf besonderen Wunsch der Liquidatoren seitens der Staatsverwaltung im Interesse der Vereinfachung der Prozedur zugestanden worden, dass der Umtausch der Aktien gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen innerhalb einer im Sinne des § 4 jenes Uebereinkommens zu bestimmenden weiteren sechsmonatlichen Frist direkt durch die K. K. Staatsschuldenkasse im Namen der Liquidatoren vorgenommen werde. Es werden daher die Besitzer der noch nicht durch Umtausch ausser Verkehr gesetzten Aktien der Kaiser Franz-Josefbahn aufgefordert, dieselben innerhalb einer nicht überschreitbaren sechsmonatlichen Frist, welche am 21. Februar 1887 beginnt und am 20. August 1887 endet, zum Umtausche gegen die 5¼ pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen bei der Staatsschuldenkasse in Wien einzureichen. Die Modalitäten, unter welchen dieser Umtausch stattfindet, sind aus der Kundmachung vom 2. Juli 1886 zu entnehmen. Jener Antheil des Liquidationserlöses, welcher auf die auch binnen der gestellten neuen sechsmonatlichen Frist, das ist bis einschliesslich zum 20. August 1887, nicht eingereichten Aktien der Kaiser Franz-Josefbahn fällt, wird im Sinne des § 4 des Uebereinkommens

vom 12. Dezember 1883 und 21. Januar 1884 zu Gunsten der Berechtigten gerichtlich erlegt werden.

Donau-Oder- und Donau-Elbe-Kanal.

Infolge einer diesfälligen Interpellation im Budgetausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses äusserte sich Ministerpräsident Taaffe wie folgt: Hinsichtlich des Donau-Elbe-Kanals hat wohl der Böhmische Landtag in der Sitzung vom 16. Oktober 1884 einen Beschluss gefasst, womit derselbe sich bereit erklärte, sich an den Baukosten mit einem Maximalbeitrage von 10 pCt. zu betheiligen; ebenso stellte der Niederösterreichische Landtag eine Höchstbetheiligung von 5 pCt. an den Baukosten dieses und des Donau-Oder-Kanals in Aussicht. Es wurde auch mehreren Gesuchstellern die Vornahme technischer Erhebungen rücksichtlich dieser Kanäle gestattet. Ein konkreter Vorschlag über die Herstellung der genannten Kanäle jedoch, welche ein vollständiges Detail-Bauprojekt, ein Finanzprogramm, den Nachweis der Erbringung der nothwendigen Mittel und eine Darstellung der zu erwartenden Rentabilität umfassen müsste, liegt der Regierung von Seite einer Privatunternehmung nicht vor. Der Ausbau dieser Wasserstrassen, deren wirthschaftliche Vortheile die Regierung durchaus nicht verkennt, wird eine sehr bedeutende Kapitalsaufwendung bedingen — die Annahmen der bisherigen Projektanten schwanken zwischen 70 und 120 Millionen Gulden — und steht nach dem Resultate der über die voraussichtliche Rentabilität dieser Kanäle bisher gepflogenen Untersuchungen ausser Zweifel, dass ein reines Privatunternehmen nicht im Stande wäre, den Ausbau, den Betrieb und die Erhaltung der Kanäle zu übernehmen, so dass der Staat, selbst wenn er sich nicht selbst zum Baue dieser Kanäle entschliesst, in einer oder der anderen Form mit seinen Mitteln eintreten müsste. Im Hinblicke auf die grossen Beträge, um die es sich hier handelt, und bei der Wahrscheinlichkeit, dass die Unternehmung sogar mit Betriebsabgängen zu kämpfen haben werde, glaubte die Regierung bis nun Anstand nehmen zu sollen, in dieser Frage die Initiative zu ergreifen.

Bewilligung technischer Vorarbeiten in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Ingenieur Josef Julian Steinbach in Währing die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende als Dampftramways auszuführenden Lokalbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt, und zwar: 1. von Joslowitz resp. Rausenbruck bis zur Station Bernhof der Linie Neusiedl-Zellerndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; 2. von Stronsdorf über Patzmannsdorf, Kammersdorf, Nappersdorf und Klein-Stetteldorf zur Stattion Ober-Hollabrunn der Oesterreichischen Nordwestbahn oder von Patzmannsdorf, Stronsdorf über Gross-Harras nach Bernhof; 3. von der Station Ladendorf des Ergänzungsnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft über Wilfersdorf nach Böhmischkrut oder von Böhmischkrut an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn entweder über Polterndorf nach Drösing oder nach Lundenburg; 4. von Absdorf über Gross-Stetteldorf und Goldgeben nach Stockerau und 5. von Bad Pyrawarth entweder über Ragendorf, Schönkirchen nach Unter-Gänserndorf oder über Gaunersdorf nach Ladendorf.

Zur Hebung des Donauverkehrs in Wien.

Diesbezüglich hat der Oesterreichische Gewerbeverein gemeinsam mit dem Donauverein dem Handelsminister eine Petition überreicht. Dieselbe empfiehlt eine Reihe von Massregeln, um das Werk der Donauregulirung für die Entwickelung des vaterländischen Handels und Verkehrs und im Interesse der Donauschifffahrt in intensiver Weise nutzbar zu machen und die Vorbedingung für das Aufblühen der Donaustadt zu schaffen. Von den hierfür vorgebrachten Wünschen erwähnen wir nur die drei das Kommunikationswesen betreffenden Punkte: a) die Errichtung eines öffentlichen Landungsplatzes, ausgestattet mit allen Attributen eines Umschlagplatzes; b) Vervollständigung der gegenwärtigen Kommunikationen für den Achstransport; c) Einführung des Personenverkehrs auf der Donau-Uferbahn.

Zahnradbahn Zell-Schmittenhöhe.

Für die Herstellung einer Zahnradbahn von Zell am See auf die Schmittenhöhe ist die Konzession ertheilt worden. Diese Linie soll in einem in thunlichster Nähe der Station Zell am See gelegenen Bahnhofe ihren Ausgang nehmen. Als Verbindung mit der Bahnanlage ist auf der Schmittenhöhe die Anlage eines zweckentsprechenden Unterkunftshauses geplant.

Die Lokalbahn Dembica-Nadbrzezie.

Im Nachhange zum Berichte in No. 6 S. 55 d. Ztg. wird mitgetheilt, dass die Konzessionsurkunde dieser Bahn nunmehr im „Reichsgesetzblatte" publizirt wurde. Dieselbe ist in No. 21 des „C.-B. f. E. u. D." vollständig abgedruckt. — Die Verwaltung der Carl-Ludwigbahn hat die Grundeinlösung für die Lokalbahn Dembica-Nadbrzezie in gütlichem Wege zum Abschlusse gebracht. Da soeben auch die Genehmigung des Detailprojektes seitens des Handelsministeriums herabgelangt ist, so hängt die Inangriffnahme des Baues nur mehr von der Gestaltung der Witterung ab. Das Gelderforderniss für den Bau dieser Bahn dürfte sich etwas höher, doch nicht ganz auf 3 000 000 fl. stellen, über dessen Beschaffung die nächste Generalversammlung der Carl-Ludwigbahn entscheiden wird. Die vom Jahre 1883 hatte bereits der Direktion die Ermächtigung zur Erwerbung der Konzession ertheilt.

Erkrankung und Erwerbsunfähigkeit im Werkstättendienst.

Die Kgl. Ungarische Tafel hat, entgegen der erstrichterlichen Entscheidung, die ärztlich bestätigte Klage eines Werkstättenarbeiters gegen eine ihn durch mehrere Jahre in ihrer Werkstätte beschäftigende Bahnanstalt auf eine Entschädigung für die infolge dieser Beschäftigung eingetretene Erkrankung und Erwerbsunfähigkeit aus folgenden Motiven abgewiesen: Das Ungarische Unfallgesetz (Gesetz-Art. XVIII, 1874) findet nur auf solche Unfälle Anwendung, welche sich im eigentlichen Eisenbahnbetriebe, nicht aber im Werkstättendienste ereignen; Kläger behauptet auch nicht, dass die allerdings gesundheitsschädliche Arbeit, welche er durch mehrere Jahre leisten musste, ungesetzlich oder auch nur überflüssig war; als ein täglich bezahlter Lohnarbeiter hat er auf eine bleibende Versorgung keinen Anspruch; die Krankheitskosten konnten ihm auch deshalb nicht zugesprochen werden, weil er eine diesfällige Unterstützung aus dem Kranken-Unterstützungsfonds der Eisenbahn erhalten hat; die Bahnanstalt war übrigens gemäss § 72 d. Gesetz-Art. VIII vom Jahre 1872 (Gewerbe-Ges.) auch hierzu nicht verpflichtet und kann daher zu einer weiteren Leistung auch nicht verhalten werden. — Diese Entscheidung ist allerdings den in Kraft stehenden Gesetzen entsprechend, birgt aber gegen solche Arbeiter eine unzweifelhafte Härte in sich, deren Beseitigung durch die in Aussicht stehenden Gesetze über die Krankenunterstützung und Altersversorgung der Arbeiter wohl erzielt werden wird. Bei sämmtlichen Bahnverwaltungen bestehen Kranken- und Unterstützungskassen und bei einigen auch Provisionsinstitute für die Altersversorgung der im Taglohn stehenden Arbeiter, an welchen sich auch andere provisorisch und selbst auch definitiv angestellte Bedienstete u. zw. alle mit einem äusserst mässigen Beitrage betheiligen können. Die im vorliegenden Falle verlangte Entschädigung scheint über das diesfällige statutarische Ausmass in Anspruch genommen worden zu sein, da die geklagte Bahnanstalt gerade eine solche ist, welche seit ihrem Bestande ein Provisionsinstitut für ihre Arbeiter unterhält.

Verhältniss der Staatssteuer und der Gemeindezuschläge bezüglich verstaatlichter Eisenbahnen.

Laut Uebereinkommens vom 26. April 1884 ging am 1. Juli 1884 das gesammte Eigenthum der Pilsen-Priesen-Komotauer Eisenbahngesellschaft und der Betrieb der beiden Bahnstrecken Pilsen-Priesen-Komotau und Pilsen-Klattau-Eisenstein an den Staat über. Infolge dessen wurde auf Ansuchen des Liquidationsausschusses der genannten Gesellschaft mit Bewilligung der Finanz-Landesdirektion in Prag die Erwerb- und Einkommensteuer der Bahn für das zweite Semester des Jahres 1884 gelöscht. Infolge einer Beschwerde des Prager Magistrates auf Grund eines vom Böhmischen Landesausschusse im entgegengesetzten Sinne gefassten Bescheides hat der Verwaltungsgerichtshof diesen Bescheid aus folgenden Motiven aufgehoben: Es unterliege keinem Zweifel, dass die Gemeindeumlagen selbstständige, für sich bestehende, auf eigene rechtliche Bedingungen gestellte Abgaben darstellen, welche mit den staatlichen Abgaben keinen andern Zusammenhang haben, als dass sie in Form von Zuschlägen zu den Staatssteuern erhoben werden können, also den Massstab der Berechnung von ihnen entlehnen. Immerhin liege aber darin, dass eine Gemeinde, anstatt eine andere Form der Besteuerung zu wählen, ihre Umlagen auf Grund der Staatssteuer einhebt, die Konsequenz, dass abgabepflichtig in Bezug auf Gemeindeumlagen nur jene Personen sein können, welchen eine staatliche Steuer vorgeschrieben ist und zu den Umlagen nur in solcher Weise herangezogen werden können, als ihnen die Pflicht obliegt, Staatssteuern zu bezahlen.

Eintragungen in das Eisenbahnbuch.

a) Vor der Emission der beiden 4 pCt. Silberanleihen der Nordbahn, welche zur Konversion der alten 5 pCt. Titres dienten (vide No. 14 S. 126 dieser Zeitung), wurde im Eisenbahnbuche eingetragen, dass dieselben innerhalb 42 Jahren rückzahlbar seien. Die eine Anleihe beträgt 18,82 Millionen Gulden und war für die Konversion der sogenannten Bleichröder-Prioritäten bestimmt, die andere Anleihe beläuft sich auf 24,44 Millionen Gulden und trat an Stelle der Mährisch-Schlesischen Nordbahn-Prioritäten. Bezüglich der ersteren Anleihe ist nun nachträglich eine Richtigstellung der Pfandrechts-Einverleibung erfolgt, indem angemerkt wurde, dass die Amortisationsfrist 43 Jahre beträgt.

b) Die alten 5 pCt. Silber-Prioritäten der Rudolfbahn, welche gegen 4 pCt. Titres konvertirt wurden, wurden soeben

gelöscht. An die Stelle der nun gelöschten 184 494 Obligationen zu 5 pCt. im Betrage von 55 348 200 fl. rücken jetzt die neuen 136 573 Obligationen zu 4 pCt. im Betrage von 70 194 600 fl. vor. Zugleich mit der Anordnung über die Löschung des alten Pfandrechts hat das Landesgericht an das Handelsgericht das Ersuchen um Bestellung eines gemeinsamen Kurators gerichtet. Nun ist noch die Löschung der alten Salzkammergut-Prioritäten durchzuführen; erst dann kann zur Ausgabe der Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen für die Aktien der Rudolfbahn geschritten werden.

Entgang eines Durchfuhrartikels für den Eisenbahntransport.
Ein Transportartikel von nicht ganz untergeordneter Bedeutung für unsere Bahnen bildete bis vor Kurzem die Durchfuhr des in grossen Mengen im Donezgebiete gewonnenen Phosphorites, welcher in Konkurrenz mit dem Peru-Guano zu Dungzwecken verwendet und nach Oesterreich und Deutschland ausgeführt wurde. Nunmehr hat die Russische Regierung einerseits dem Drucke der Agrarier nachgebend, anderseits um die Superphosphatindustrie in den Häfen zu heben, einen Zoll auf die Ausfuhr des Phosphorites gelegt. Ueberdies hat, wie Dorn's „Volkswirthschaftliche Wochenschrift" meldet, die Generaldirektion der Russischen Bahnen Differentialtarife für diesen Artikel angeordnet, welche die Ausfuhr noch weiter erschweren.

Waggonbestellungen für Rumänien.
Die Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen hat infolge einer Offertausschreibung 847 Waggons der Simmeringer und Ringhoffer'schen Fabrik in Bestellung gegeben. Nur die grössten Opfer der Eisenindustriellen machten es möglich, dass ungeachtet der mitkonkurrirenden Deutschen Fabriken die Bestellung erlangt wurde, da die Preise ganz exzeptionell niedrige sind. Es ist seit einer längeren Reihe von Jahren wieder das erste Mal, dass Rumänische Eisenbahnbedarfs-Bestellungen in Oesterreich zur Ausführung gelangen und dürfte dieses Faktum schon als Folge der bevorstehenden Wiederaufnahme der Verhandlungen beider Staaten wegen Aufhebung des Zollkrieges durch Schliessung eines Handelsvertrages zu betrachten sein. Zwar existiren noch Schwierigkeiten bezüglich der Einfuhr von Lokomotiven Oesterreichischer Provenienz nach Rumänien, doch ist bereits das Erforderliche veranlasst worden, um die Zollorgane dieses Landes entsprechend zu belehren.

Bestellung auf Cisternenwagen.
Während die Königlich Ungarischen Staatsbahnen schon seit längerer Zeit mehrere Hundert Cisternenwagen zum Transport des Petroleums im Verkehr haben, besteht nach einer Mittheilung des „P. L." auf den Oesterreichischen Linien an diesen Wagen ein bedeutender Mangel, indem auf allen diesen Linien nur 139 Cisternenwagen existiren, deren grösster Theil sich im Besitz der Staatsbahnen befindet. Um nun den Ansprüchen des Verkehrs zu genügen, müssen die Privatanstalten bei in- und ausländischen Waggon-Leihanstalten derartige Waggons miethen. Ueber Ansuchen der Galizischen Petroleumproduzenten ist nun die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen dieser Angelegenheit etwas näher getreten und hat die darauf bezüglichen Daten von der Leitung der Ungarischen Staatsbahnen erhalten, aus denen hervorgeht, dass derartige Cisternenwagen mit einem Fassungsraume von 10 oder 15 t 2 600 bis 3 400 fl. kosten, dass diese Wagen so lebhaft benutzt werden, dass das jährliche Erträgniss eines solchen Waggons nach Abrechnung aller Anschaffungs- und Erhaltungskosten 200 fl. beträgt, mithin ein ganz lukratives Geschäft repräsentirt.

Ueber Eisenbahnen und das Kapital.
Hierüber hielt der Verwaltungsrath Arthur Mayer im Oesterreichischen Eisenbahnklub einen hochinteressanten Vortrag. Von einem überaus reichen Ziffernmaterial unterstützt, detaillirte er die Betheiligung des Kapitals an den Eisenbahnen seit deren Entstehung bis auf die neueste Zeit herab. Besonders anerkennenswerth ist die kommerzielle Voraussicht Englands, welches Land ungeachtet der anfänglichen Gegnerschaft der einflussreichen Besitzer von Kanalaktien dem Eisenbahnbau so bedeutende Kapitalien zuwendete, dass im Jahre 1846 eine Eisenbahnkrise eintrat, obzwar die Englische Gesetzgebung schon im Jahre 1836 eine Bill beschloss, welcher zufolge Eisenbahnkonzessionen nur nach genauerer Nachweisung mehrerer in 12 Punkten formulirten Erfordernisse rücksichtlich der Nothwendigkeit, Sicherheit und Ertragsfähigkeit der projektirten Bahnen ertheilt werden dürfen. — Der Vortragende setzte die Ursachen des Aufschwunges und der Stagnation des Eisenbahnbaues auseinander, welche letztere nicht am geringsten durch die Nichteinhaltung der von den Regierungen, gesetzgebenden Körpern und Gemeinden gegebenen Zusicherungen verursacht wurden. Von den successive in den einzelnen Staaten für die Eisenbahnen investirten Kapitalien ist England im Jahre 1825 mit 2 Millionen und im Jahre 1882 mit 15 357,9 Millionen und die Gesammtinvestitionen in allen Staaten der Erde mit 91 322 Millionen Mark hervorzuheben, woran Amerika mit der grössten Summe von 33 510,8 Millionen partizipirt. Zum Schlusse machte Redner einen interessanten Vergleich zwischen Staatsschulden und den Eisenbahnkapitalien der einzelnen Staaten; dieses Verhältniss stellt sich in Milliarden wie folgt dar:

	Staatsschuld	Eisenbahnkapital
Frankreich	10,60	9,20
England	14,80	15,30
Oesterreich	9,00	6,10
Russland	6,50	8,00
Amerika	3,00	33,00
Belgien	1,07	1,07
Deutschland	7,00	9,04

Hierbei ist zu bemerken, dass in die Summen der Staatsschulden nicht diejenigen vom Staate aufgenommenen Kapitalien einbezogen sind, welche von ihm selbst für Bahnbauten verwendet wurden.

(Personalien.)
Der bisherige Direktor der Ungarischen Staatsbahnen Béla von Lukács ist zum Unter-Staatssekretär im Kommunikationsministerium und der Sektionsrath im Ungarischen Finanzministerium von Ludwig an seiner Stelle zum Direktor der Ungarischen Staatsbahnen ernannt worden.

Börsenbericht und Koursnotiz.
Die Hoffnung der Haussiers, das Septennat, scheint gesichert und doch will die bange Ungewissheit über die Absichten Russlands nicht weichen und eine dauernde Friedenshoffnung nicht einkehren. Dies ist der Grund, warum auch die Eisenbahnwerthe im Rückgange sind und doch befindet sich der Transport-Aktienmarkt in der günstigsten Position unter allen Effekten. Die Einnahmen sind gestiegen, bei fast allen Bahnen macht sich ein erfreulicher Verkehrsaufschwung bemerkbar und in den Ausweisen herrscht das Pluszeichen vor. Bleibt der Friede gesichert, so treten zu den bisher günstig wirkenden Faktoren neue hinzu und die günstige Zukunft kann nicht zweifelhaft sein. Diesen Erwägungen aber ist die Börse heute nicht zugänglich; die niedrigen Kourse der Carl-Ludwigbahn (199.25), der Oesterreichischen Nordwestbahn (159), der Elbethalbahn (146), Staatsbahn (240) und der Südbahn (88.50) locken doch zu keiner Spekulation an. Eine solche ist noch bei der Ferdinands-Nordbahn (2360) zu verzeichnen, welche auf Rothschild'sche Käufe zurückgeführt werden. Gesucht war Ostrau-Friedländer (150), ohne viel Abgeber zu finden.

Aus Sachsen.

Ankauf von Dresden-Elsterwerda.
Mit dem aller Voraussicht nach in nächster Zeit perfekt werdenden Ankauf der Theilstrecke der Berlin-Dresdener Privatbahn Dresden-Elsterwerda durch den Sächsischen Staat unter Verbleiben der Reststrecke Elsterwerda-Berlin bei dem Preussischen Staat wird ein Stück Deutscher Eisenbahngeschichte nach langjährigen Verhandlungen den wohl allseitig befriedigenden endgültigen Abschluss finden.

Die Berlin-Dresdener Bahn, zu etwa zwei Drittheilen in Preussen und nur zu einem Drittheil in Sachsen gelegen, entstand bekanntlich in der Gründerzeit des vorigen Jahrzehntes. Das vorwiegend aus Preussischen Interessenten bestehende Gründungskomitee trat bereits zu Anfang des Jahres 1870 zusammen. Die von Preussen wegen Erbauung der von diesem Staat wohl mehr aus strategischen als aus volkswirthschaftlichen Gründen begünstigten Bahnlinie mit Sachsen eingeleiteten Verhandlungen führten zu dem Staatsvertrage vom 6. Juli 1872 (vergl. Ges.- u. Verordnungsbl. f. d. Königr. Sachsen von 1872 S. 419 ff.), welcher die Sächsische Regierung von vornherein in keine besonders günstige Lage brachte. Nach diesem Vertrag nämlich sollte die zu bildende Eisenbahngesellschaft ihren Sitz in Preussen nehmen, auch im Allgemeinen der Beaufsichtigung der Preussischen Regierung unterstehen. Letzterer wurde auch die Bestimmung der Fahrpläne und Tarife allein überlassen, während im übrigen die Sächsische Landeshoheit rücksichtlich des Baues und Betriebes der Sächsischen Strecke gewahrt wurde. Wegen des künftigen Ankaufs behielten sich beide Regierungen das Recht vor, die auf ihren Staatsgebieten gelegenen Strecken nach Massgabe des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu erwerben, und zwar sollte solchenfalls wegen ungestörten einheitlichen Betriebes eine den Verhältnissen angepasste Verständigung Platz greifen. Für den Fall aber, dass die Preussische Regierung die Preussische Strecke, nicht aber gleichzeitig die Sächsische Regierung den Sächsischen Theil kaufen sollte, wurde der ersteren das Recht des Ankaufs auch der Sächsischen Strecke eingeräumt (nicht aber umgekehrt). Die Sächsische Regierung

sollte zwar auch dann noch jederzeit die Sächsische Strecke zurückkaufen können, für diesen Fall aber wurde der Preussischen Regierung zugesichert, dass ihr trotz des Rückkaufs der Betrieb auf der ganzen Bahn verbleiben sollte.

Die Bahn wurde am 17. Juni 1875 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Allein die in den Baujahren eingetretenen ausserordentlichen Preissteigerungen führten alsbald zu finanziellen Schwierigkeiten, welche die Gesellschaft zur Anrufung staatlicher Hilfe nöthigten. Sachsen war bereit, den Betrieb der Bahn zu übernehmen und den Sächsischen Theil anzukaufen, allein Preussen ging hierauf nicht ein, schloss vielmehr ohne Beitritt der Sächsischen Regierung mit der Gesellschaft unter dem 5. Februar 1877 einen Vertrag ab, wonach dieser Staat die Garantie für die zur Erhaltung der Gesellschaft erforderlichen Anleihe übernahm und sich dafür den Betrieb der ganzen Bahn für ewige Zeiten übertragen liess. (Näheres vergl. in No. 14 S. 184 Jahrgang 1877 dieser Zeitung.) Die Frage, ob die Sächsische Regierung verpflichtet sei, zu diesem Vertrage ihre Zustimmung zu ertheilen, wurde von dem seitens des Bundesrathes zum Schiedsrichter bestellten Oberappellationsgericht zu Lübeck in dem bekannten Schiedsspruch vom 28. Juni 1877 (abgedruckt in No. 56 S. 755 Jahrg. 1877 dieser Zeitung) bejaht. (Ueber die Kritik dieses Schiedsspruchs durch Professor Dr. Wächter in Leipzig vergl. No. 82 S. 1106 ff. Jahrg. 1877 dieser Zeitung.) Wichtig war aber der in dem Schiedsspruch zu Gunsten der Sächsischen Regierung gemachte Vorbehalt, dass durch die fragliche Zustimmung die ihr nach dem gedachten Staatsvertrag vom 6. Juli 1872 zustehenden Rechte nicht geschmälert werden sollten. Bei einem etwaigen Ankauf der Bahn durch Preussen konnte sonach Sachsen nicht wohl ausgeschlossen werden, — wennschon der mehrgedachte Staatsvertrag weniger von einem freihändigen Ankauf durch die beiden Regierungen, als vielmehr von einer Erwerbung nach Massgabe der in Preussen geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen sprach.

Als daher bei der immer weiter durchgeführten Konsolidirung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes die Königlich Preussische Regierung auch der Frage näher trat, ob sich nicht auch der Ankauf der — auf Grund des gedachten Schiedsspruchs seit dem 1. Oktober 1877 von der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung in Betrieb genommenen — Berlin-Dresdener Bahn empfehlen möchte, wurden bereits im Jahre 1885 zwischen beiden betheiligten Regierungen über eventuelle Regelung der Verhältnisse vertrauliche Verhandlungen angeknüpft, in deren Verlauf man vorläufig vereinbarte, dass, falls die Preussische Regierung sich entschliessen sollte, die Bahn anzukaufen, der Sächsischen Regierung binnen 6 Monaten die Entschliessung freistehen sollte, ob sie ihrerseits in Ansehung der Strecke Dresden-Elsterwerda in das Kaufgeschäft eintreten wolle. Elsterwerda wurde dabei als Grenzpunkt bestimmt, weil unmittelbar an der Landesgrenze eine geeignete Station nicht vorhanden ist, übrigens die Sächsische Eisenbahnverwaltung als Besitzerin der Linie Riesa-Elsterwerda ohnehin schon Miteigenthümerin des Bahnhofs Elsterwerda ist. Für den Fall des Eintritts Sachsens wurde schon damals in Aussicht genommen, dass Sachsen von dem Preussischerseits zu zahlenden Kaufpreis einen Antheil erstatten solle, welcher nach Massgabe des ursprünglich auf die Sächsischerseits zu erwerbende Strecke verwendeten Anlagekapitals im Verhältniss zum Gesammtanlagekapital zu bemessen sein werde.

Unter dem 15/16. Dezember 1886 wurde nun bekanntlich auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung der Aktionäre vom 30. November 1886 ein Vertrag zwischen der Preussischen Regierung und der Gesellschaft wegen Uebergangs der Berlin-Dresdener Bahn auf den Preussischen Staat abgeschlossen und auf eine bezügliche Anfrage dieser Regierung erklärte die Sächsische Regierung alsbald, dass sie unter Vorbehalt der Zustimmung der Sächsischen Ständeversammlung in das Kaufsgeschäft eintreten wolle, worauf dann unter dem 24. Januar d. J. der in No. 13 S. 114 dieser Zeitung abgedruckte Staatsvertrag zu Stande kam.

Das Königliche Dekret, mittelst dessen dieser Vertrag der Ständeversammlung Sachsens zur Zustimmung vorgelegt wird, bezeichnet als Grund für den Uebergang der zu erwerbenden Strecke auf Sachsen erst vom 1. April 1888 ab den Umstand, dass die Ermittelung der von Sachsen zu leistenden Entschädigung zeitraubende Ermittelungen nothwendig macht, welche bis zum 1. April d. J. nicht abgeschlossen werden könnten.

Die Gesammtentschädigung, an welcher sich der Sächsische Staat nach dem festgesetzten Massstabe zu betheiligen hat, berechnet das Dekret in folgender Weise: Für die Stammaktien und die Stamm-Prioritätsaktien (je 15 750 000 ℳ nominal) seien nach dem zwischen Preussen und der Gesellschaft abgeschlossenen Kaufvertrag zu zahlen 3 750 000 ℳ und bzl. 9 000 000 ℳ, d. i. zusammen 12 750 000 ℳ nominal in 3½ pCt. Preussischer Anleihe. Die 4½ pCt. Anleihe der Gesellschaft würde nach Abzug der getilgten Beträge am 1. April 1888 etwa 20 296 000 ℳ betragen. Die Schuld an den Preussischen Staat aus der von diesem für die Anleihezinsen übernommenen Garantie sei nach Schluss des Etatsjahres 1887/88 auf etwa noch 1 534 000 ℳ anzunehmen. Danach belaufe sich die Gesammtentschädigung, an der sich Sachsen zu betheiligen habe, auf 34 580 000 ℳ, nach Abzug der vorhandenen Fonds (Erneuerungs- und Reservefonds) aber auf 32 842 000 ℳ.

Dagegen betrage das Anlagekapital der Gesellschaft am Schlusse des Etatsjahres 1885/86 im ganzen 52 406 196 ℳ, d. i.

31 500 000 ℳ Aktienkapital,
20 780 000 „ begebene Prioritäten,
126 196 „ Vorschuss aus dem Betriebsfonds an den Baufonds

dergestalt, dass sich die zu leistende Gesammtentschädigung auf 62,67 pCt. dieses Anlagekapitals stelle.

Der Sächsischerseits von der Entschädigung zu übernehmende Antheil lasse sich, wie bemerkt, zur Zeit genau nicht feststellen. Die Gesammtlänge der Bahn sammt den Verbindungsbahnen beträgt 181,06 km. Die Strecke Dresden-Elsterwerda sei auf 54,48 km, also weniger als ein Drittheil der Gesammtlänge anzunehmen. Es lasse sich aber bereits jetzt übersehen, dass auf die gedachte Strecke verhältnissmässig ein nicht unwesentlich höheres Anlagekapital aufzuwenden gewesen sei als auf die Strecke Elsterwerda-Berlin, da die kostspieligsten Anlagen, namentlich der Uebergang über die Elbe und deren Inundationsgebiet, die Dresdener Verbindungsbahn u. s. w. auf der Sächsischen Strecke liegen, während beim Bau der Strecke Elsterwerda-Berlin besonders kostspielige Anlagen nicht zu errichten gewesen seien. Gleichwohl habe das Verlangen Preussens, dass die Gesammtkosten der Erwerbung nach Massgabe des Bauaufwandes zu vertheilen seien, nicht wohl abgelehnt werden können, da das Verhältniss sich ebenso gestaltet haben würde, wenn beide Staaten von vornherein die Bahn, ein jeder auf seinem Gebiete, auf eigene Kosten gebaut hätten. Es sei jedoch von Preussen zugestanden worden, dass solche Ausgaben, welche sich nicht auf einzelne Theile des Unternehmens vertheilen lassen, wie z. B. die Verwaltungskosten und Bauzinsen, nach Massgabe der Bahnlänge vertheilt werden sollen. Im übrigen sei auch der lokale Verkehr, besonders der Personenverkehr, auf der Sächsischen Strecke verhältnissmässig stärker entwickelt als auf dem überwiegenden Theile der Preussischen Strecke, und somit erscheine auch von diesem Gesichtspunkte aus eine höhere Bemessung des Preises für die Sächsische Strecke nicht ungerechtfertigt. Rücksichtlich der Betriebsmittel werde durch die Bestimmungen in Art. 3 und 5 des Staatsvertrages erzielt, dass jeder Theil soviel an Betriebsmitteln erhalte, als er bezahle.

Nach einer annähernden Schätzung dürfe sich der von dem Sächsischen Staat zu leistende Kaufpreis-Antheil auf 13 bis 13⅓ Millionen Mark belaufen (der aber erst in der nächsten Etatsperiode fällig werde und sonach die Aufstellung eines Nachtragskredits zum Etat für die laufende Periode nicht erforderlich mache).

Wie sich beim künftigen Betriebe die Verzinsung dieses Kapitals stellen werde, lasse sich zur Zeit nicht mit Sicherheit übersehen. Im allgemeinen sei der Verkehr der Bahn seit einigen Jahren in einer günstigen Entwickelung begriffen. Infolge dessen habe das Betriebsjahr 1883/84 zum ersten Male ohne Defizit abgeschlossen und in den folgenden Jahren seien erhebliche Betriebsüberschüsse erzielt worden. Dabei haben die Einnahmen weit stärker zugenommen als die Ausgaben, und bei gleichmässiger Vertheilung des Reinertrages auf beide Strecken würde sich pro 1886/87 für das Anlagekapital von 13⅓ Millionen Mark eine Verzinsung von 3,42 pCt. ergeben haben, ein Resultat, welches nach Wegfall der Verwaltungskosten der Privatgesellschaft und Ermässigung der Kosten der allgemeinen Betriebsverwaltung — für Berlin-Dresden besteht jetzt ein besonderes Betriebsamt — noch günstiger gestalten dürfte.

Für den Ankauf seien aber nicht sowohl finanzielle als vielmehr wesentlich andere Gründe massgebend gewesen.

Zuvörderst erscheine schon aus allgemeinen Gründen die völlige Arrondirung des Sächsischen Staats-Eisenbahnnetzes durch Ankauf der letzten in Sachsen noch vorhandenen grösseren Privatbahn erwünscht. Demnächst aber werde der Besitz der Strecke Dresden-Elsterwerda die künftige Gestaltung der Bahnhofsverhältnisse in Dresden sehr erleichtern. Schon seit Jahren beschäftige sich die Regierung damit, die Uebelstände, welche die dermaligen Bahnhofsverhältnisse in Dresden, namentlich infolge der zahlreichen Ueberführungen der Bahnlinien im Niveau städtischer Strassen und Plätze und der für den gegenwärtigen Verkehr nicht mehr ausreichenden betrieblichen Anlagen aufweisen, durch eine gründliche Umgestaltung dieser Bahnhöfe zu beseitigen. Die grossen Schwierigkeiten, welche bei den lokalen Verhältnissen sich der Lösung

dieser Aufgabe entgegenstellen, würden zum Theil leichter zu überwinden sein, wenn der Betrieb sämmtlicher in Dresden einmündenden Linien sich in einer Hand befinde. Nur dann werde es möglich sein, auch den Verkehr der Berlin-Dresdener Eisenbahn ganz in die Staatsbahnhöfe aufzunehmen, was um so wünschenswerther sei, als die Lage des Bahnhofes derselben in Dresden eine nichts weniger als günstige sei. Demnächst biete aber der Besitz der Strecke Dresden-Elsterwerda die Füglichkeit, dieselbe an dem Punkte, wo sie die Leipzig-Dresdener Eisenbahn kreuze (bei Coswig), mit der letzteren in Schienenverbindung zu setzen, wodurch es möglich werde, einen Theil des Verkehrs zwischen Leipzig und Dresden ohne Berührung der Dresdener Marienbrücke direkt von Leipzig nach Dresden-Alt. und umgekehrt zu befördern, und andererseits auf den Verkehr der rechts der Elbe gelegenen Theile Sachsens mit Berlin, ebenfalls ohne Berührung der Dresdener Verbindungsbahn, direkt auf die Berlin-Dresdener Linie überzuleiten.

Als ganz besonders wichtig aber wird noch der Umstand hervorgehoben, dass durch die Betheiligung der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung an der Berlin-Dresdener Eisenbahn jeder Widerstreit der Sächsischen und der Preussischen Interessen in dem Verkehre zwischen Berlin und Dresden sowie den weiter hinter diesen Plätzen gelegenen Gebieten, wie er zumal entstehen würde, wenn an der Berlin-Röderau-Dresdener Route beide Staatsbahnverwaltungen, an der Berlin-Zossen-Dresdener Route aber lediglich die Preussische Staatsbahnverwaltung betheiligt wären, beseitigt werde.

Es kann angesichts dieser Begründung keinem Zweifel unterliegen, dass der am 2. März d. J. zusammengetretene Sächsische Landtag dem Ankauf seine Zustimmung ertheilen wird.

Berichtigung.

In dem Referat über den Beschluss des Sächsischen Eisenbahnrathes rücksichtlich der Preussischen Ausnahmetarife für Stückgüter in No. 17 S. 154 d. Ztg. ist in der Zeile 45 von oben das Wort „nicht" zu streichen, so dass es dort zu heissen hat: „dass nach Lage der Sache dem Preussischen Vorgehen für jetzt zu folgen sei."

Seilbahn in Lugano.

Ueber eine am 8. November 1886 dem öffentlichen Verkehre übergebene Seilbahn in Lugano, welche nach dem System Abt hergestellt ist, entnehmen wir einer Mittheilung in No. 6 und 7 d. Jahrg. der „Schweizerischen Bauzeitung" die folgenden Angaben:

Die, horizontal gemessen, im ganzen 245 m lange Bahn beginnt am Empfangsgebäude der Gotthardbahn, geht an der Kirche San Lorenzo vorüber und endet auf der Piazza dell' Asilo. Der Perron der Gotthardbahn befindet sich 1 m über der oberen und 58 m über der unteren Haltestelle. Die mittlere Steigung der Bahn beträgt 233 ‰; die Spurweite derselben ist 1 m. Um das Kreuzen der einander entgegenkommenden Wagen auf der eingleisigen Bahn zu bewirken, verzweigt sich dieselbe in der Mitte in zwei Gleise. Das Ausweichen der Wagen wird dadurch ermöglicht, dass die Räder der — an der Kreuzungsstelle — äusseren Wagenseite doppelte Spurkränze haben, während die Räder der inneren Seite cylindrisch sind; die Führung der Fahrzeuge ist daher nur von einer Schiene abhängig. Die aus Flusseisen hergestellten 1,8 m langen und 21 kg pro Stück schweren Schwellen liegen von einander abwechselnd 0,93 und 1,02 m entfernt. Auf denselben ruhen breitbasige Stahlschienen von 115 mm Höhe und 22 kg Gewicht pro Meter. Zur Regelung der Geschwindigkeit dient eine zweitheilige Abt'sche Zahnschiene mit verschränkter Zahnung, welche über jeder Schwelle mit je 2 Bolzen an schmiedeeiserne Stühle geschraubt ist.

Die offenen Personenwagen sind durch Querwände in drei Abtheilungen getrennt, von welchen die beiden äusseren von 1,4 m Länge für die I. Klasse und die mittlere 3 m lange für die II. Klasse und zur Beförderung von Waaren bestimmt sind. In jeder Abtheilung befinden sich 2 Sitzbänke für je 4 Personen, so dass im allgemeinen 24 Personen in dem Wagen befördert werden können; im Bedarfsfalle finden jedoch auch 40 Personen Platz. Unter der mittleren Wagenabtheilung ist ein Behälter von 4,5 cbm Inhalt zur Aufnahme des Betriebswassers angebracht. Jeder Wagen besitzt zwei von einander unabhängige Bremsen, von welchen die eine zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit, die andere zum Anhalten des Zuges bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen dient. Letztere wirkt bei einem Seilbruch selbstthätig; sie kann aber auch von dem Führer nach Bedarf in Thätigkeit gesetzt werden.

Die sich einander entgegen bewegenden beiden Wagen sind durch ein 27 mm starkes Drahtseil aus Gussstahldraht verbunden, welches in der oberen Station um eine liegende Rolle läuft, auf der freien Strecke in Abständen von 14,4 m durch senkrecht stehende Rollen und in der Kreuzung durch schrägliegende Rollen gestützt wird.

Die grösste zu befördernde Last besteht aus 40 Personen oder 3 000 kg pro Wagen, und da ein leerer Wagen 4 800 kg wiegt, so beträgt das grösste aufwärts gehende Gewicht 7 800 kg. Falls der obere Wagen leer ist, muss derselbe 4 500 l Wasser fassen, so dass sein Gesammtgewicht 9 300 kg erreicht. Da die Fahrgeschwindigkeit zu 1 m in der Sekunde vorgeschrieben ist, dauert eine Fahrt etwa 4 Minuten. In Zwischenräumen von 6 Minuten können die Züge einander folgen; innerhalb 14 Betriebsstunden können daher erforderlichenfalls bei stündlich 10 Doppelfahrten zu je 40 Personen im ganzen 11 200 Personen befördert werden. Zur Deckung der Betriebskosten und der Verzinsung des Baukapitals genügt aber bereits $^1/_{50}$ dieser Zahl.

Eine Telephonanlage und ein Läutewerk dienen zur Verständigung zwischen den beiden Endstationen.

Die gesammten Baukosten der Bahn betragen rund 160 000 Frcs. Für den Personen- und Waarenverkehr gelten die folgenden Tarifsätze:

A. Personenverkehr.

	I. Klasse	II. Klasse
Einfache Bergfahrt	0,40 Frcs	0,20 Frcs.
Einfache Thalfahrt	0,20 „	0,10 „
Serienpreis für 10 Fahrten	3,00 „	1,50 „
Persönliche Abonnements:		
für 1 Monat gültig	18,00 „	9,00 „
„ 3 Monate „	51,30 „	25,65 „
„ 6 „ „	97,20 „	48,60 „
„ 12 „ „	183,60 „	91,80 „

B. Waarenverkehr.

Gepäck unter 40 kg pro Stück	25 Cts.
„ über 40 „ „ „ (einschliesslich der Beförderung bis und vom Gepäcklokal der Gotthardbahn).	50 „
Gewöhnliche Waaren unter 40 kg	20 „
Für je weitere 10 kg	5 „

Stücke von einem Gewichte über 100 kg können zurückgewiesen werden.

Niederländische Tramways.

Betriebsergebnisse pro 1885.

1. Niederländische Tramwaygesellschaft.

a) Veenwouden-Dokkum, eröffnet 5/10. 80; b) Dokkum-Bergumerdam, eröffnet 19/9. 81; c) Sneek-Bolsward, eröffnet 11/1. 82; d) Bolsward-Harlingen, eröffnet 8/8. 82; e) Joure-Heerenveen, eröffnet 26/3. 82; f) Heerenveen-Gorredyk, eröffnet 23/8. 82; g) Gorredyk-Drachten, eröffnet 18/8. 84. Betriebslänge 81 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebsmaterial: 15 Lokomotiven, 24 Personen- und 33 Lastwagen. Verkehr: 413 182 Personen und 5 747 386 kg Güter, ausserdem 17 581 Kolli Expressgüter, 341 Wagenladungen und 2 751 Stück Vieh. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 128 895 fl., aus dem Güterverkehr 17 842 fl., überhaupt 161 198 fl. = 5,45 fl. pro Tagkilometer.

2. Erste Groninger Tramwaygesellschaft.

a) Wildervank-Zuidbroek, eröffnet 18/8. 80; b) Stadskanaal-Wildervank, eröffnet 26/5. 81. Betriebslänge 25 km eingleisig und 1,6 km zweigleisig. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 28 Pferde-, 15 Personen- und 4 Lastwagen. Verkehr: 181 308 Personen und 935 800 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 42 945 fl., aus dem Güterverkehr 3 049 fl., überhaupt 48 096 fl. = 5,27 fl. pro Tagkilometer.

3. Société anonyme des Tramways de Groningue.

Stadtbahnen, eröffnet 12/7. 80, 15/8. 80 und 1/11. 85. Betriebslänge 5,45 km eingleisig. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 14 Pferde und 8 Personenwagen. Verkehr: 169 623 Personen und 531 Kolli Güter. Einnahmen 16 844 fl. = 14,18 fl. pro Tagkilometer.

4. Dampftramwaygesellschaft „Oldambt-Pekela".

a) Finsterwolde-Winschoten, eröffnet 17/9. 82; b) Winschoten-Stadskanaal (in Betrieb von 10/7. bis 31/12. 85). Betriebslänge 29 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 6 Lokomotiven, 9 Personen- und 23 Lastwagen. Verkehr: 136 283 Personen und 3 740 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 20 442 fl., aus dem Güterverkehr 2 618 fl., überhaupt 23 962 fl. = 4,72 fl. pro Tagkilometer.

5. Zwolsche Tramwaygesellschaft.

Zwolle-Katerveer, eröffnet 16/7. 85. Betriebslänge 2,829 km. Spurweite 1,067 m. Pferdebetrieb. 3 Personenwagen. Verkehr 49 768 Personen. Einnahmen 4 330 fl. = 906 fl. pro Tagkilometer.

6. Geldersch-Overyselsche Dampftramway-gesellschaft.
Deventer-Borculo, eröffnet 26/8. 85. Betriebslänge 32,8 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 5 Lokomotiven, 8 Personen- und 27 Lastwagen. Verkehr: 28 859 Personen und 2 387 729 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 6 352 fl., aus dem Güterverkehr 3 657 fl., überhaupt 10 009 fl. = 2,49 fl. pro Tagkilometer.

7. Arnhemer Tramwaygesellschaft.
a) Arnhem-Velp, eröffnet 3/5. 80; Arnhemer Ringbahn, eröffnet 28/5. 80. Betriebslänge 8,845 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 19 Personenwagen. Verkehr 746 629 Personen. Einnahmen 73 663 fl. = 24,05 fl. pro Tagkilometer.

8. Geldersche Dampftramwaygesellschaft.
a) Dieren - Doesborgh - Doetinchem, eröffnet 27/6. 81; b) Doetinchem-Terborgh, eröffnet 28/8. 82. Betriebslänge 24 km eingleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 7 Lokomotiven, 8 Personen- und 49 Lastwagen. Verkehr: 226 114 Personen und 332 500 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 51 110 fl., aus dem Güterverkehr 31 576 fl., überhaupt 87 227 fl. = 10 fl. pro Tagkilometer.

9. Dampftramway Ede-Wageningen.
Eröffnet 1/2. 82. Betriebslänge 7,27 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 4 Lokomotiven, 7 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 103 519 Personen und 3 152 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 18 849 fl., aus dem Güterverkehr 5 229 fl., überhaupt 24 078 fl. = 8,34 fl. pro Tagkilometer.

10. Dampftramway Lichtenvoorde-Groenlo.
Eröffnet 29/5. 83. Betriebslänge 4 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Die Betriebsmittel werden von der Holländischen Eisenbahngesellschaft besorgt. Verkehr: 21 533 Personen, 1 019 222 kg und 322 Wagenladungen Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 2 607 fl., aus dem Güterverkehr 2 355 fl., überhaupt 4 962 fl. = 3,45 fl. pro Tagkilometer.

11. Ost-Dampftramwaygesellschaft.
a) Driebergen-Doorn, eröffnet 1/10. 83; b) Doorn-Leersum-Amerongen, eröffnet 24/12. 83; c) Amerongen - Elst, eröffnet 9/11. 84; d) Doorn - Langbroek - Wyk by Duurstede, eröffnet 25/3. 85; e) Arnhem - Oosterbeek, eröffnet 31/5. 84; f) Oosterbeek-Heelsum-Renkum-Wageningen, eröffnet 4/4. 85. Betriebslänge 44,6 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 10 Lokomotiven, 14 Personen- und 15 Lastwagen. Verkehr 388 084 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 93 787 fl., aus dem Güterverkehr 3 521 fl., überhaupt 97 308 fl. = 6,86 fl. pro Tagkilometer.

12. Stichtsche Tramwaygesellschaft.
Utrecht-Zeist-Driebergen. (Die Strecke Zeist-Driebergen seit 1/5. 84 von der Ost-Dampftramwaygesellschaft gepachtet.) Betriebslänge 13,6 km eingleisig. Spurweite: Utrecht - Zeist 1,435 m, Zeist-Driebergen 1,067 m. Betriebsmaterial: 40 Pferde, 15 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr: 316 417 Personen und 372 590 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 69 118 fl., aus dem Güterverkehr 1 518 fl., überhaupt 70 636 fl. = 14,55 fl. pro Tagkilometer.

13. Amsterdamer Omnibusgesellschaft.
Stadtbahnen. Betriebslänge 5,247 km eingleisig und 19,499 km zweigleisig. Spurweite 1,42 m. Betriebsmaterial: 569 Pferde und 179 Personenwagen. Verkehr 14 192 182 Personen. Einnahmen 1 150 380 fl. = 128,80 fl. pro Tagkilometer.

14. Dampftramway Amsterdam-Sloterdyk.
Eröffnet 22/8. 82. Betriebslänge 2,5 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 1 Lastwagen. Verkehr: 81 160 Personen und 11 000 kg Güter. Einnahmen: 9 167 fl. aus dem Personenverkehr und 106 fl. aus dem Güterverkehr, überhaupt 9 273 fl. = 10,16 fl. pro Tagkilometer.

15. Gooische Dampftramwaygesellschaft.
a) Amsterdam - Muiden, eröffnet 18/5. 81, 22/7. 81 und 20/8. 81; b) Naarden - Laren und Huizen - Hilversum, eröffnet 15/4. 82. Betriebslänge 37,4 km eingleisig und 0,7 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 16 Lokomotiven, 41 Personen- und 50 Lastwagen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 93 383 fl., aus dem Güterverkehr 15 051 fl., überhaupt 108 434 fl. = 8,42 fl. pro Tagkilometer.

16. Haarlemer Tramwaygesellschaft.
Stadtbahnen. Betriebslänge 1,742 km eingleisig und 0,563 km zweigleisig. Spurweite 1,415 m. Betriebsmaterial: 34 Pferde und 10 Personenwagen. Verkehr 442 778 Personen. Einnahmen 40 357 fl. = 4,80 fl. pro Tagkilometer.

17. Dampftramway Beverwyk-Wyk aan Zee.
Eröffnet 25/5. 82. Betriebslänge 4,86 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 4 Personen- und 11 Lastwagen. Für den Personenverkehr nur eröffnet vom 1/4. bis 14/10. Verkehr: 31 878 Personen, 60 922 kg und 1 390 Wagenladungen Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 4 251 fl., aus dem Güterverkehr 3 206 fl., überhaupt 7 577 fl. = 4,27 fl. pro Tagkilometer.

18. Dampftramway Bussum-Huizen.
Eröffnet 8/11. 83. Betriebslänge 6,3 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 2 Lokomotiven, 3 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 44 766 Personen und 2 481 357 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 6 188 fl., aus dem Güterverkehr 4 587 fl., überhaupt 10 783 fl. = 4,69 fl. pro Tagkilometer.

19. Tramwaygesellschaft Zandvoort.
Eröffnet 4/7. 84. Diese Linie ist nur während der Badesaison eröffnet, d. h. vom 14. Juni bis 13. September. Betriebslänge 1,23 km. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 3 Pferde und 2 Personenwagen. Verkehr: 20 181 Personen. Einnahmen: 1 930 fl. = 17,06 fl. pro Tagkilometer.

20. Rotterdamer Tramwaygesellschaft.
a) Stadtbahnen; b) Rotterdam-Krolingen; c) Rotterdam-Schiedam, eröffnet 21/1. resp. 5/5. 82. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebslänge 13,019 km eingleisig und 5,094 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 9 Lokomotiven, Pferde, 83 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 4 820 709 Personen und 445 800 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 378 034 fl., aus dem Güterverkehr 1 823 fl., überhaupt 380 657 fl. = 73,35 fl. pro Tagkilometer.

21. Schielandsche Tramwaygesellschaft.
Rotterdam-Hillegersberg, eröffnet 19/12. 82. Betriebslänge 4,433 km eingleisig und 0,270 km zweigleisig. Spurweite 1 m. Pferdebetrieb. 7 Personenwagen. Verkehr: 51 014 Personen. Einnahmen: 23 953 fl. = 14,80 fl. pro Tagkilometer.

22. Haag'sche Tramwaygesellschaft.
a) Stadtbahnen; b) Haag-Delft; c) Haag-Scheveningen. Betriebslänge 30,038 km eingleisig und 6,8 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 78 Personen- und 2 Lastwagen. Einnahmen: 346 401 fl.

23. Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft.
Haag - Scheveningen. Betriebslänge 4,75 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 13 Lokomotiven, 18 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 672 634 Personen und 2 266 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 81 019 fl., aus dem Güterverkehr 2 703 fl., überhaupt 83 722 fl. = 48,68 fl. pro Tagkilometer.

24. Westlandsche Dampftramway-Gesellschaft.
a) Haag-Loosduinen, eröffnet 21/6. 82; b) Loosduinen-Naaldwyk, eröffnet 1/5. 83; c) Poeldyk-s'Gravesande, eröffnet 14/8. 83. Betriebslänge 19,316 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 5 Lokomotiven, 6 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 275 690 Personen und 884 925 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 48 647 fl., aus dem Güterverkehr 2 478 fl., überhaupt 51 125 fl. = 7,57 fl. pro Tagkilometer.

25. Nord-Süd-Holländische Dampftramway-Gesellschaft.
Haarlem-Oegstgeest-Leiden, eröffnet 1/7. 81. Betriebslänge 28 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 9 Lokomotiven, 20 Personen- und 8 Lastwagen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 51 081 fl., aus dem Güterverkehr 3 329 fl., überhaupt 54 410 fl. = 5,68 fl. pro Tagkilometer.

26. Ysel-Dampftramway-Gesellschaft.
a) Leiden-Voorschoten, eröffnet 7/12. 82; b) Voorschoten-Wassenaar, eröffnet 1/6. 83; c) Wassenaar-Veur, eröffnet 10/8. 83; d) Veur-Voorburg, eröffnet 15/6. und 16/7. 84; e) Voorburg-Haag, eröffnet 20/6. 85; f) Gouda - Oudewater, eröffnet 26/12. 83; g) Rotterdam-Overschie, eröffnet 7/8. 84; h) Utrecht-Vreeswyk, eröffnet 12/12. 83. Betriebslänge 54 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 18 Lokomotiven, 27 Personen- und 20 Lastwagen. Verkehr: 600 166 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 75 456 fl., aus dem Güterverkehr 2 860 fl., überhaupt 78 439 fl. = 3,98 fl. pro Tagkilometer.

27. Leiden'sche Tramwaygesellschaft.
Stadtbahn. Betriebslänge 2,1 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 7 Personenwagen. Einnahmen: 17 960 fl.

28. Rynlandsche Dampftramway-Gesellschaft.
Leiden - Oegstgeest - Rynsburg - Katwyk, eröffnet 4/6. 81. Betriebslänge 9 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 4 Lokomotiven, 10 Personen- und 9 Lastwagen. Verkehr: 282 334 Personen, 775 400 kg Güter, 298 Wagenladungen und 47 Stück Vieh. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 48 864 fl., aus dem Güterverkehr 4 109 fl., überhaupt 53 046 fl. = 16,15 fl. pro Tagkilometer.

29. Noordwyksche Dampftramway-Gesellschaft.
Rynsburg-Noordwyk aan Zee, eröffnet 21/6. 85. Betriebslänge 8 240 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 4 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 28 631

Personen, 250 700 kg und 104 Wagenladungen Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 5 994 fl., aus dem Güterverkehr 757 fl., überhaupt 6 759 fl. = 4,23 fl. pro Tagkilometer.

30. Dordrechtsche Tramwaygesellschaft.

Stadtbahn. Betriebslänge 1,8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 3 Personenwagen. Verkehr: 73 565 Personen und 1 428 Kolli Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 7 451 fl., aus dem Güterverkehr 143 fl., überhaupt 7 594 fl.

31. Dampftramway-Gesellschaft „Gouda".

Gouda-Bodegraven, eröffnet 18/5. 82. Betriebslänge 9,068 km eingleisig und 0,118 km zweigleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 3 Lokomotiven, 5 Personen- und 5 Lastwagen. Verkehr: 69 982 Personen und 4 920 Kolli Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 16 131 fl., aus dem Güterverkehr 875 fl., überhaupt 17 007 fl. = 5,17 fl. pro Tagkilometer.

32. Société anonyme des Tramways à vapeur de Flessingue-Middelbourgh.

Betriebslänge 8,628 km eingleisig und 0,654 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 3 Lokomotiven, 4 Personen- und 5 Lastwagen. Verkehr während des Zeitraums Juni—Dezember: 108 250 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 13 663 fl., aus dem Güterverkehr 979 fl., überhaupt 14 642 fl. = 7,94 fl. pro Tagkilometer.

33. Dampftramway-Gesellschaft Herzogenbusch-Helmond.

a) Herzogenbusch-Veghel, eröffnet 19/2. 83; b) Veghel-Gemert, eröffnet 1/6. 83; c) Gemert-Helmond, eröffnet 1/7. 83. Betriebslänge 53 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Dampf- und Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 10 Lokomotiven, 5 Pferde, 32 Personen- und 33 Lastwagen. Verkehr: 445 691 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 60 631 fl., aus dem Güterverkehr 15 521 fl., überhaupt 76 152 fl. = 4,14 fl. pro Tagkilometer.

34. Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft.

a) Tilburg-Waalwyk, mit Zweigbahn über Kaatsheuvel nach Capelle, eröffnet 15/7. resp. 1/10. 81; b) Tilburg-Heuvel-Koningshoeven, eröffnet 1/10. 82. Betriebslänge 27 km eingleisig und 1,2 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 5 Lokomotiven, 9 Personen- und 15 Lastwagen. Verkehr: 114 524 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 27 722 fl., aus dem Güterverkehr 14 525 fl., überhaupt 42 297 fl. = 4,65 fl. pro Tagkilometer.

35. Süd-Dampftramway-Gesellschaft.

a) Breda-Oosterhout, eröffnet 28/9. 80; b) Oosterhout-Geertruidenberg, eröffnet 1/7. 81; c) Oosterhout-Dongen, eröffnet 26/9. 81. Betriebslänge 25 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 6 Lokomotiven, 16 Personen- und 15 Lastwagen. Verkehr: 209 234 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 50 452 fl., aus dem Güterverkehr 13 832 fl., überhaupt 64 284 fl. = 7,26 fl. pro Tagkilometer.

36. Dampftramway Bergen op Zoom-Tholen.

Eröffnet 15/9. 82. Betriebslänge 7,5 km eingleisig und 0,5 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 5 Personen- und 6 Lastwagen. Verkehr: 59 898 Personen und 1 186 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 12 367 fl., aus dem Güterverkehr 2 751 fl., überhaupt 15 118 fl. = 5,34 fl. pro Tagkilometer.

37. Niederländische Provinziale Eisenbahn-Gesellschaft.

Vechel-Oss. Betriebslänge 23 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 4 Lokomotiven, 8 Personen- und 19 Lastwagen. Verkehr: 110 708 Personen und 3 681 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 12 652 fl., aus dem Güterverkehr 6 284 fl., überhaupt 18 936 fl. = 2,39 fl. pro Tagkilometer.

38. Aachen-Mastrichter Gesellschaft.

Kerkrade-Simpelveld. Betriebslänge 8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven und 4 Lastwagen. Verkehr: 21 011 kg Güter. Einnahmen: 13 867 fl. = 5,89 fl. pro Tagkilometer.

Sämmtliche Tramways.

Betriebslänge 668,815 km eingleisig und 41,748 km zweigleisig. Betriebsmaterial: 167 Lokomotiven, 715 Personen- und 374 Lastwagen. Verkehr: 25 616 264 Personen und 357 056 709 kg Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 2 707 747 fl., aus dem Güterverkehr 184 156 fl., überhaupt 3 317 421 fl.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 8. Februar 1887.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Claus.

Der Vorsitzende theilte aus der vom Reichs-Eisenbahnamt dem Verein übersandten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1885/6 einige Hauptergebnisse mit. Die Gesammt-Eigenthumslänge der normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands betrug Ende März 1886 37 271 km gegen 35 252 km zur gleichen Zeit des Vorjahres. Ausserdem waren Ende März 1886 noch im Betrieb 382 km schmalspurige Eisenbahnen für öffentlichen Verkehr und 1 983 km nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Anschlussbahnen. Von der Gesammtlänge von 37 271 km waren 32 568 km Staatsbahnen und auf Rechnung des Staats verwaltete Privatbahnen, 463 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 4 240 km Privatbahnen unter Privatverwaltung.

Herr Regierungsbaumeister Bassel hielt unter Bezugnahme auf ausgehängte Zeichnungen und Karten den angekündigten Vortrag über Schneeverwehungen. Die Stürme im Dezember v. J. und die durch sie hervorgerufenen verderblichen Einwirkungen auf den Verkehr haben die Aufmerksamkeit auf die meteorologischen Vorgänge gelenkt. Am meisten gefährdet sind durch Stürme und Schnee Norwegen, Nordamerika und England und in diesen Ländern sind deshalb auch zuerst Einrichtungen zum Schutz gegen dieselben in grösserem Umfange getroffen worden. In Amerika hat die Union Pacific Eisenbahn Einrichtungen zu einem Wetterdienst ins Leben gerufen. Es werden dort täglich zwei Beobachtungen angestellt und die Züge werden der den Wetterberichten nach zu erwartenden Witterung entsprechend ausgerüstet. Mehrere grosse an das Netz der Union Pacific anschliessende Bahngesellschaften sind eingeladen worden, sich an diesen Wetterdienst anzuschliessen. Geschieht dies, so wird ein Durchgangs-Wetterdienst zwischen San Francisco und Chicago hergestellt sein. Für die Zwecke des Eisenbahnbetriebes dürfte es sich bei uns empfehlen, durch das meteorologische Institut Schneewarnungen zu erlassen. Die Wahrscheinlichkeit von Schneefällen tritt bei uns ein, sobald ein Tiefgebiet des Luftdruckes in westöstlicher Richtung hinzieht und gleichzeitig das nächst demselben liegende Gebiet hoben Luftdrucks nördlich oder östlich vom Tief liegt. Die Stürme vom 9. bis 13. Dezember v. J. folgten der durch die Beobachtung festgestellten Sturmbahn, welche durch das südliche Norwegen geht. Der erste stärkere Schneefall in unserem Gebiet, der in Süddeutschland am 21. Dezember begann, wurde durch ein Tief bedingt, welches der Südeuropäischen Sturmbahn angehört. An dieses schlossen sich zwei von der Irischen Küste in fast gerader Richtung auf Berlin fortschreitende Tiefe. Bei allen dreien befand sich das benachbarte Hoch östlich oder nördlich. Es wäre nach den gemachten Beobachtungen möglich gewesen, drei Mal Schneewarnungen zu erlassen und die Eisenbahnverwaltungen hätten dann besser vorbereitet sein können.

Die gegen die Schneeverwehungen in Anwendung befindlichen Schutzanlagen lassen sich eintheilen in Schneeablagerungs- und Windleitungsanlagen. Letztere haben den Zweck, den Wind derartig über die Eisenbahnanlagen zu führen, dass keine Verringerung der Geschwindigkeit des Luftstromes eintritt und also auch der Schnee nicht in grösserer Masse niederfällt. Eine solche Windleitung, welche ein sehr zweckmässiges Schutzmittel ist, kann bei niedrigen Einschnitten durch Abflachen der Böschungen erzielt werden. Bei tieferen Einschnitten tritt ein vollständiges Zuwehen nicht ein, da sich der Wind an der leeseitigen Böschung bricht und ein der Längsachse des Einschnittes gleichgerichteter Luftstrom entsteht, welcher den Einschnitt frei macht. Da wo die leeseitige Böschung fehlt, wie bei Anschnitten, oder wo sie zu niedrig ist, muss sie durch einen Zaun oder ähnliche Anlagen, am besten mit Windeinleitungsflügeln ersetzt werden. Derartige Anlagen haben sich in Norwegen bei der nördlichsten Bahn der Erde, der Mernkerbahn von Drontheim nach Starleen, bewährt; es sind dort 3,5 m hohe, zum Theil kulissenartig angeordnete Schneezäune bis an die Planumskante vorgeschoben. Auch der Howie'sche Schneezaun, welcher aus zwei parallel zur Böschungsfläche stehenden Schutzdächern besteht, hat sich bei eingleisigen Anlagen bewährt. Bei zweigleisigen Bahnen erscheint die Wirkung zweifelhaft. Es dürfte sich empfehlen, bei uns mit derartigen nach dem Grundsatz der Windleitung erbauten Anlagen Versuche anzustellen.

Zur Beseitigung des Schnees dienen in England, Schottland und Norwegen in grösserem Umfange als bei uns die Schneepflüge. Die Dienstanweisung für die Norwegischen Staatsbahnen schreibt vor, dass die Schneepflüge, welche zum Heben und Senken eingerichtet sind, während des ganzen Winters vor den Maschinen bleiben. Ausserdem dient zur Erweiterung des Profils ein sogenannter Grosspflug auf zwei Achsen, welcher zur Verbreiterung des durch den Maschinenpflug freigelegten Raumes dient. Zur Reinigung der Fahrrinne von Eis dient ein besonderer Spurreiniger oder Eispflug, welcher von Pferden gezogen wird. Doch wird auch hier der hart gewordene Schnee mit Handarbeit gelöst und beseitigt. Man ist in Norwegen mit der Arbeit der Pflüge sehr zufrieden. In Amerika verwendet man seit dem letzten Jahre einen von Leslie erfundenen Drehpflug. Derselbe gleicht einer grossen Centrifugalpumpe mit wagerecht in der Gleisrichtung liegender Achse, welche den ihr von dem Schneidewerk zugeführten Schnee mit

200 Umdrehungen in der Minute in einem Bogen von 20 bis 30 m Höhe seitwärts, und zwar beliebig nach beiden Seiten, herausschleudert. Das Schneidewerk besteht aus 4 radial stehenden Messern, welche ebenfalls mit 200 Umdrehungen in der Minute arbeiten. Der Pflug hat eigene Dampfmaschine und Kessel, welche sich hinter demselben in einem Wagen befinden. Die Leistungen dieses Pfluges werden in den Amerikanischen Fachblättern als sehr bedeutende geschildert. Für die Deutschen Verhältnisse dürfte sich die Anschaffung derartiger grosser und kostspieliger Maschinen (eine solche kostet etwa 30 000 ℳ) zur Wegräumung des Schnees kaum empfehlen, indessen wird vielleicht eine ausgedehntere Anwendung zweckmässig gebauter Schneepflüge an den Lokomotiven von Nutzen sein. Zu bemerken ist dabei indessen, dass die Schneepflüge bei zweigleisigen Bahnen, da sie den Schnee von dem einen Gleise zum Theil auf das andere schaufeln, nicht so zweckmässig sein können, wie bei den eingleisigen Norwegischen Bahnen.

Herr Eisenbahn-Bauinspektor Mackenthun machte im Anschluss hieran Mittheilung über die zur Zeit nicht mehr vorhandenen Vorrichtungen gegen Schneeverwehungen, Lawinenstürze und dergl., welche bei der vor Eröffnung des Tunnels im Betrieb gewesenen nach Fell'schem System gebauten Gebirgsbahn über den Mont Cenis in Anwendung waren. Grosse Wellblechtafeln waren tunnelartig über die ganze Bahnbreite gebogen, dieselben wurden durch einfache Gerüste aus wenig bearbeiteten Hölzern in der Weise gehalten, dass ein oberes Querholz, zwei Kopfbänder, sowie die Fusspunkte der Stützen das Wellblech berührten.

Herr Professor Göring machte noch nähere Mittheilungen über die bei den Norwegischen Eisenbahnen in Anwendung befindlichen Massnahmen gegen Schneeverwehungen, insbesondere auch über die Verwendung von Schneepflügen und bestätigte hierdurch die von Herrn Bassel gemachte Angabe, dass in Norwegen die Schneepflüge in ausgedehnterem Masse angewendet werden als bei uns und sich dort gut bewähren.

Herr Regierungs- und Baurath Dr. zur Nieden bemerkt, dass ruhig liegender Schnee in verschiedener Weise bald beseitigt werden könne, dass aber die Hauptschwierigkeit für das Freihalten einer Bahn von Schnee durch den Wind herbeigeführt werde, der die eben freigemachte Strecke sofort wieder zuwehe, sodass also die Arbeit, so lange der Wind weht, immer wieder von vorn begonnen werden müsse. Eine Rentabilitätsberechnung werde, wie er glaube, ergeben, dass für die Beseitigung des Schnees die Menschenkraft bei unseren Verhältnissen sich noch am billigsten berechne. Er gebe aber zu, dass es als eine Ehrensache für die Eisenbahnen angesehen werden könne, unter allen Umständen so bald als möglich eine verwehte Bahn wieder frei zu machen und dass unter diesem Gesichtspunkte auch die Anwendung besonderer Vorrichtungen für die Beseitigung des Schnees als zweckmässig angesehen werden können.

Präjudizien.

Haftpflichtgesetz; eigenes Verschulden des Verunglückten bei Ueberschreitung von Niveauübergängen über Sekundärbahnen, Anbringung von Warnungstafeln und Barrieren an solchen. Der Kläger H. war am 12. August 1885 auf dem in der Nähe von Pirna befindlichen Niveauübergang der Dresdener Strasse über die (normalspurige) Sekundärbahn Pirna-Berggiesshübel, während er sich mit Zurückhaltung der vor sein Geschirr gespannten in Aufregung gerathenen Hunde beschäftigte, von einem aus Pirna kommenden Zuge überfahren worden. Die auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auf Schadensersatz angestellte Klage wurde abgewiesen, weil die Gerichte beider Instanzen in dem Umstand, dass der Kläger, obschon der Lokomotivführer 2 Achtungssignale und 1 Nothsignal gegeben, auch das Dampfläutewerk der Maschine in Bewegung gesetzt hatte, sein Augenmerk nicht auf das Bahngleis gerichtet hatte, ein eigenes Verschulden desselben erblickten. In den Entscheidungsgründen der höheren Instanz wird hierüber folgendes ausgeführt: „Im Verkehr hat jeder diejenige Aufmerksamkeit anzuwenden, welche von einem vernünftigen Menschen bei Vornahme seiner Handlungen vorausgesetzt werden muss. Insbesondere hat derjenige, welcher sich auf einem öffentlichen Platze oder einer öffentlichen Strasse bewegt, die Obliegenheit, die aus dem dort stattfindenden Verkehre für ihn entstehenden Gefahren, soweit er dies vermag durch eigene Aufmerksamkeit von sich abzuwenden. In erhöhtem Masse gilt dies für den Fall, dass die öffentliche Strasse zeitweilig von Eisenbahnen in verschiedener Richtung befahren wird. Der Umstand, dass der Kläger auf das von ihm geleitete Geschirr Acht geben musste, entband ihn nicht von der Verpflichtung zur Aufmerksamkeit, sondern musste für ihn eine Aufforderung sein, dieselbe zu verdoppeln. Unter diesen Umständen handelte der Kläger in hohem Grade fahrlässig, wenn er dem Uebergang sich soweit, wie geschehen, näherte, ohne sich durch einen Ausblick nach rechts und links zu vergewissern, aus welcher Richtung der Zug, dessen Läutewerk er hatte ertönen hören, herankomme. ... Es ist festzuhalten, dass von der Verwaltung zu Abwendung des Vorwurfs einer Verschuldung — welche unter Umständen ungeachtet des Nachweises eines Verschuldens auf seiten des Verletzten geeignet wäre, die Haftbarkeit der Eisenbahn für den Schaden zu begründen — nicht mehr gefordert werden kann, als die Befolgung der Anordnungen, welche auf Grund von Art. 42, 43 der Reichsverfassung der Reichskanzler für das Reichsgebiet erlassen hat, also hier der Vorschriften in der mittelst Verordnung vom 26. Juni 1878 bekannt gemachten Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Dieselben sind in ihren hierher gehörigen Sätzen direkt auf den Schutz des Publikums berechnet und sollen das Mass der sichernden Veranstaltungen erschöpfen, welche zur Verhütung von Unglücksfällen für erforderlich erachtet worden sind.

Sollte eine Warnungstafel in der Nähe des Bahnüberganges gefehlt haben, so ist dieser Mangel als mitwirkende Ursache des Unfalles deshalb nicht anzuerkennen, weil dem Kläger die Uebergangsstelle ohnehin bekannt war. ... Die Absperrung von Niveauübergängen durch Barrieren oder andere Sicherheitsvorrichtungen ist nach § 7 der Bahnordnung in das Ermessen der Aufsichtsbehörde gestellt. Wenn diese bei dem hier fraglichen Uebergange eine solche Absperrung nicht für nöthig gehalten hat, so darf angenommen werden, dass sie zu diesem Entschlusse nach reiflicher Ueberlegung aller in Betracht kommenden Umstände gelangt ist. Die Unterlassung (von Barrieren etc.) rechtfertigt nicht schon deshalb den Vorwurf eines groben Verschuldens, weil der Verkehr auf der fraglichen Chaussee ein lebhafter ist und die Kreuzung in einem spitzen Winkel verläuft. Denn die Aufsichtsbehörde kann mit gutem Grunde davon ausgegangen sein, dass die Passanten auf die Annäherung des Zuges noch rechtzeitig durch den Schall des Läutewerks oder durch Pfeifensignale aufmerksam gemacht werden könnten (§ 35 der Bahnordnung) etc. ..." (Erkenntniss des Ober-Landesgerichts zu Dresden vom 9. Dezember 1886.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Main-Neckar-Württembergischer Verkehr. Die mit unseren Bekanntmachungen vom 15. Januar und 14. Februar l. J. auf den 1. März angekündigten Tarifänderungen zwischen Friedrichsfeld (M. N. B.) und Württembergischen Stationen (Erhöhung der Eilgutsätze und Einführung anderweitiger Holz-Ausnahmesätze) treten erst am 1. April l. J. in Kraft.

Darmstadt, den 28. Februar 1887. (472)
Direktion der Main-Neckarbahn.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Bezugnehmend auf die in No. 16 S. 148 d. Ztg. veröffentlichte Bekanntmachung vom 22. Februar 1887, machen wir bekannt, dass der Gesammtverkehr auf unseren Kolomeaer Lokalbahnen am 23. Februar l. J. wieder aufgenommen worden ist.

Wien, am 26. Februar 1887. (473)
Die Centralleitung.

3. Güterverkehr.

Mit dem 1. März d. J. kommen im **Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Bromberg** für verschiedene neu eröffnete Stationen des Bezirks Bromberg direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze zur Einführung, worüber das Nähere bei den Expeditionen zu erfahren ist. (474)

Frankfurt a/M., den 26. Februar 1887.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Für die Beförderung von Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis zu 2,5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende) bei Aufgabe von 10 000 kg auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen treten am 10. März d. J. zwischen den Stationen Groschlattengrün, Lichtenfels, Marktredwitz, Mitterteich, Seussen, Tirschenreuth, Vilseck sowie Waldsassen einer- und Merseburg andererseits ermässigte Ausnahmetarife in Kraft, über deren Höhe die genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 1. März 1887. (475)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit sofortiger Gültigkeit sind ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate etc. von Delitzsch nach verschiedenen Badischen und Elsässischen Stationen in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 1. März 1887. (476)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 5. März l. J. treten für Salztransporte in Wagenladungen ab Rappenau und Rappenau Saline im Verkehr mit Würzburg und einigen vorgelegenen Stationen sowie in den allgemeinen Tarifsätzen für Mannheim und Friedrichsfeld einerseits und Pfullendorf andererseits, ferner für Stammholz in

Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Mannheim einerseits und den Stationen der Linie Schwackenreuthe-Mengen- bezw. Sigmaringen und -Pfullendorf andererseits theilweise geänderte oder neue Frachtsätze in Kraft, welche bei unseren Güterstationen zu erfragen sind.

Karlsruhe, den 1. März 1887. (477)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 10. März d. J. treten im Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt direkte Frachtsätze zwischen Berlin, Anhalt-Dresdener Bhf. einerseits und Bralin, Luisenhof, Perschau und Poln. Wartenberg andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. März 1887. (478)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 5. März 1887 treten für die Beförderung von Steinkohlen- etc. Sendungen in Wagenladungen von 10000 kg die folgenden Ausnahme - Frachtsätze in Kraft:

von Kohlscheid nach Frankfurt a/M.
H. L. B. 0,76 ℳ
„ Marten E. „ „ 0,78 „
„ „ (K. M.) K. r. „ „ 0,81 „
pro 100 kg.

Köln, den 26. Februar 1887. (479)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch - Westfälischen und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover etc. An Stelle und unter Aufhebung der in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc.: a) zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und des Direktionsbezirks Hannover andererseits vom 1. Oktober 1884, b) im Norddeutschen Eisenbahnverbande vom 1. Januar 1882, c) im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande vom 1. Januar 1883 (zu a, b und c) nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die dem Direktionsbezirke Hannover, der Hoya-Eystruper und der Warstein - Lippstadter Eisenbahn angehörenden Stationen gilt vom 10. März 1887 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) sowie der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover einschliesslich der Station Hoya der Hoya-Eystruper Eisenbahn und den Stationen der Warstein - Lippstadter Eisenbahn andererseits.

Derselbe enthält namentlich für die Orte mit mehreren Bahnhöfen, deren Tarifsätze bisher meistens gleichgestellt waren, gegenüber den bisherigen Tarifen in vielen Fällen veränderte, und zwar theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1887 in Gültigkeit.

Der Ausnahmetarif ist bei den betreffenden Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zum Preise von 0,90 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Köln, den 26. Februar 1887. (480)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Am 1. März kommt für den Verkehr verschiedener unserer Stationen mit der Donau - Dampfschiffahrt ein via Passau Donaulände transit und Regensburg Donaulände transit gültiger neuer Tarif zur Einführung.

Am 1. k. Mts. wird im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande ein Transittarif für die Beförderung gewisser Artikel, sowie ferner ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, welches auch die Tarife gratis abgibt.

Mainz, den 26. Februar 1887. (481)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Hohlglaswaaren, geschliffene treten ab 15. März a. c. unter den im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr. - Ungar. Monarchie“ enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Lonyabánya nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg — 10 000 kg pro Frachtbrief	und Wagen
a) im Kartirungswege	5,36 ℳ	5,09 ℳ
b) „ Reklamationswege	4,35 „	3,84 „
nach Dresden-Elbkai		
a) im Kartirungswege	5,90 „	5,55 „
b) „ Reklamationswege	4,74 „	4,12 „

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Februar 1887. (482)
Die Betriebsdirektion.

Gemeinschaftsverkehr zwischen Stationen der Carl-Ludwigbahn und der Lokalbahn Jaroslau-Sokal. Einführung eines Nachtrages I. Mit Gültigkeit vom 15. März 1887 tritt zum Tarife für den rubrizirten Gemeinschaftsverkehr vom 20. März 1885 ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die Wiedereinführung von direkten Frachtsätzen an Stelle der mit hierseitiger Kundmachung No. 4370 vom 15. Mai 1886 (vide Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen No. 39 vom 18. Mai 1886, Seite II., Post-No. 1027, sub 1) zum Termine vom 1. Juli 1886 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal und der Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Wien, den 26. Februar 1887. (483)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Niederländ. Centralbahn. Am 1. März d. J. ist zu unserm vom 1. September 1885 ab gültigen Lokal-Gütertarife der Nachtrag 3 und zu unserm vom 1. Juli 1886 ab gültigen Lokal-Vieh etc. Tarife der Nachtrag 1 in Wirkung getreten. (484)

Der Vorstand der **Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft** macht bekannt, dass ab heute im Lokal - Güterverkehr ihrer Stationen — sowie im gesammten direkten Verkehr — ermässigte Frachtsätze zur Anwendung gelangen. Der neue Tarif ist auf den Güterexpeditionen und bei der Verwaltung dahier zu haben.

Limburg a/d. Lahn, den 1. März 1887.
Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand. (485RM)

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Dividende. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1886 auf 36 ℳ pro Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom 4. d. Mts. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn hier (Carolinenstrasse 35 I) Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1886 und 1. März 1887 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Koupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.

Nürnberg, den 2. März 1887. (486)
Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Münch.

5. Submissionen.

Verdingung einer Lokomotiv - Drehscheibe. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll für Station Gleiwitz eine Lokomotiv-Drehscheibe von 13 m Schienenlänge beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 2,50 ℳ Schreibgebühren unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe“ zu dem am Sonnabend, den 19. März 1887, Vormittags 11 Uhr, anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 3. März 1887. (487)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 19. 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. März 1887.

Inhalt:

Arbeiter-Pensionskassen der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung.

Für das ganze Gebiet der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen sind 2 grosse Arbeiter-Pensionskassen begründet worden, und zwar die Pensionskasse für Werkstättenarbeiter am 1. Oktober 1885, die Pensionskasse für Betriebsarbeiter am 1. April 1886. Beide Kassen haben ihren Sitz in Erfurt und werden unter der Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten, ferner unter Aufsicht der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, von einem Vorstand verwaltet, der aus 7 Personen besteht, nämlich 2 von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt ernannten und je 5 in der Generalversammlung von den Vertretern der Kassenangehörigen gewählten Mitgliedern. Ausserdem sind zur Vereinfachung der Verwaltung in jedem Direktionsbezirk örtliche Verwaltungsbezirke gebildet, welche je mit den Bezirken der seitens der Eisenbahnverwaltung auf Grund des Gesetzes vom 15. Juni 1883, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, errichteten Werkstätten- bezw. Betriebs-Krankenkassen zusammenfallen. Zur Wahrnehmung der Geschäfte der Pensionskassen in jedem dieser örtlichen Verwaltungsbezirke ist ein aus 4 Personen bestehender Bezirksausschuss bestellt. In der Regel bilden die Vorstandsmitglieder der Eisenbahn-Krankenkassen gleichzeitig diesen Bezirksausschuss, weil es als zweckmässig erscheint, thunlichst enge Beziehungen zwischen den Arbeiter-Pensionskassen und den entsprechenden Werkstätten- bezw. Betriebs-Krankenkassen stattfinden zu lassen.

Berechtigt zum Beitritt zur Werkstätten-Arbeiterpensionskasse waren alle am 1. Oktober 1885 in den Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten, sowie in den Telegraphen-Reparaturwerkstätten und Gasanstalten der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter, wenn dieselben ununterbrochen ½ Jahr dort beschäftigt gewesen, zu dauernder Beschäftigung angenommen und militärfrei waren und das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten.

Zum Eintritt in die Betriebs-Arbeiterpensionskasse waren alle Betriebsarbeiter berechtigt, welche am 1. April 1886 ununterbrochen ½ Jahr als Hilfs-Unterbeamte oder 1 Jahr als Betriebsarbeiter beschäftigt waren und im übrigen den auch für die Werkstättenarbeiter vorgeschriebenen Bedingungen genügten.

Für beide Kassen wurde jedoch gestattet, dass auch diejenigen zur Zeit der Begründung der Kassen beschäftigten Arbeiter, welche zwar zu diesem Zeitpunkt, nicht aber bei ihrem Eintritt in die derzeitige Beschäftigung, das 40. Lebensjahr überschritten hatten, noch in die Pensionskassen aufgenommen werden durften, wenn sie die Beiträge nachzahlten, welche sie seit ihrem 40. Jahr zu zahlen gehabt hätten.

Verpflichtet zum Eintritt in die Pensionskassen sind ferner alle nach dem 1. Oktober 1885 in die Werkstätten, bezw. alle nach dem 1. April 1886 in den Betriebsdienst der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung eintretenden Arbeiter, welche die im vorstehenden erwähnten Bedingungen des Eintritts erfüllen.

Die laufenden Beiträge der Mitglieder stufen sich nach dem Lebensalter zur Zeit des Beitritts zur Pensionskasse und nach 3 Tarifklassen ab für Vorarbeiter, Handwerker und Handarbeiter der Werkstätten, bezw. für Betriebsarbeiter, welche mehr als 21 ℳ, oder 18—21 ℳ, oder weniger als 18 ℳ pro Woche verdienen. Der Berechnung der Beiträge ist nämlich

bei der ersten Klasse ein jährliches Lohneinkommen von 1 200 *M.*, bei der zweiten desgl. von 1 000 *M.*, bei der dritten desgl. von 750 *M.* zu Grunde gelegt. Für das Lebensalter beim Eintritt in die Pensionskasse von 18 bis zu 46 Jahren steigen die laufenden Beiträge von etwa 1,76 auf 3,33 pCt., also bis auf fast das Doppelte, und ermässigen sich für ein höheres Lebensalter wieder, bis dieselben für einen im Alter von 71 Jahren eintretenden Arbeiter (welcher Fall aber nur ausnahmsweise in der ersten Zeit vorgekommen sein kann) ganz verschwunden sind. Die Höhe der Beiträge ist also je nach dem Lebensalter der Eintretenden sehr verschieden. Der jährliche Beitrag zur Pensionskasse beträgt z. B. für einen Arbeiter der ersten oder zweiten Tarifklasse, wenn derselbe im Alter von 22 Jahren eingetreten ist, etwa 2 pCt., nämlich 24,46 bezw. 20,42 *M.*; wenn er im Alter von 38 Jahren eingetreten ist, etwa 3 pCt. seines Einkommens, nämlich 36,45 bezw. 30,44 *M.*; für einen Arbeiter der dritten Tarifklasse verhältnissmässig etwas weniger, nämlich 14,64 bezw. 21,89 *M.*

Die laufenden Beiträge der Mitglieder werden für die Zeit der durch Krankheit oder Verletzungen herbeigeführten Erwerbsunfähigkeit in der Weise nicht berechnet, dass die Zahl der wirklichen Arbeitstage mit $^1/_{300}$ des vorschriftsmässigen Jahresbeitrags multiplizirt wird.

Ausser den Jahresbeiträgen zahlen die Mitglieder beider Kassen 1,50 *M.* Eintrittsgeld.

Aus Eisenbahn-Betriebsfonds werden fortlaufende Zuschüsse in Höhe von 50 pCt. der laufenden Mitgliederbeiträge (auch von den Nachzahlungen) in jede Kasse gezahlt.

Beide Pensionskassen gewähren Pensionen für invalide, d. h. arbeitsunfähige Kassenmitglieder, ferner Wittwen- und Waisengelder für die Hinterbliebenen der Mitglieder und Sterbegeld (je 30 *M.*) beim Tode der Pensionäre, der Wittwen von Kassenmitgliedern, sowie der Ehefrauen oder Wittwen von Pensionären.

Die Invalidenpension beträgt bei einer Mitgliedschaft von 10 Jahren 15 pCt. des pensionsberechtigten Jahreseinkommens und steigt von da mit jedem weiter zurückgelegten vollen Jahr der Mitgliedschaft um 1 pCt. dieses Einkommens; jedoch findet über den Betrag von 40 pCt. des Einkommens, entsprechend einer Mitgliedschaft von 35 Jahren, eine Steigerung der Pension nicht mehr statt. Auch darf, bei der ersten Tarifklasse, der höchste Pensionsbetrag die Summe von 400 *M.* pro Jahr nicht übersteigen.

Tritt dauernde Arbeitsunfähigkeit infolge einer Krankheit oder Verletzung ein, welche das Mitglied bei der Arbeit ohne eignes Verschulden sich zugezogen hat, so wird eine Pensionsberechtigung, und zwar mit 15 pCt. des Jahreseinkommens, auch schon bei kürzerer als zehnjähriger Mitgliedschaft erworben.

Das Wittwengeld beträgt $^2/_5$ der Pension des Mitgliedes, das Waisengeld bis zum vollendeten 15. Lebensjahr der Kinder, wenn die Mutter lebt, $^1/_5$ des Wittwengeldes, und wenn die Mutter nicht mehr lebt, die Hälfte des Wittwengeldes, jedoch höchstens 72 *M.*, für jedes Kind. Wittwen- und Waisengeld zusammen darf den Betrag der Jahrespension des Mannes nicht übersteigen.

Ausserordentliche Unterstützungen bis zum Betrage von 30 *M.* im Lauf eines Rechnungsjahres kann der Kassenvorstand an hinterbliebene Wittwen und Kinder verstorbener Mitglieder sowie an hilfsbedürftige Pensionäre ertheilen, sobald der durch Ueberschüsse des Kassenvermögens gebildete Unterstützungsfonds die erforderlichen Mittel bietet.

Wenn Arbeiter freiwillig aus dem Dienst der Eisenbahnverwaltung austreten oder wegen Verbrechen oder Vergehen entlassen werden, so scheiden sie damit aus der Pensionskasse aus und es wird ihnen dann die Hälfte der gezahlten Beiträge, soweit diese nicht auf die Deckung der von der Kasse durch die Mitgliedschaft des Austretenden getragenen Belastung zu verrechnen sind, also die Hälfte der festgesetzten Beitrags-Rückgewähr, zurückerstattet. Bei einem unfreiwilligen Austritt ohne eignes Verschulden oder bei Uebernahme eines Kassenmitgliedes in das Verhältniss unmittelbarer Staatseisenbahn-Beamten wird unter gleicher Voraussetzung die volle festgesetzte Beitrags-Rückgewähr zurückerstattet, jedoch bleibt im letzteren Fall demjenigen, der zur Zeit einer solchen Uebernahme bereits eine pensionsfähige Mitgliedszeit von mindestens 10 Jahren zurückgelegt hat, sein Anspruch an die Arbeiter-Pensionskasse so lange erhalten, bis er eine zur Pensionirung aus der Staatskasse berechtigende zehnjährige Dienstzeit als Staatsbeamter zurückgelegt hat. Die Beitrags-Rückgewähr beträgt im ersten Jahr der Mitgliedschaft 70 pCt. der gezahlten Beitragssumme, in jedem folgenden Jahr 2 pCt. mehr, also nach dem 15. Jahr 100 pCt. der Beitragssumme.

Nach dem Vorstehenden beträgt die Invalidenpension bei einem

	Lohneinkommen von		
	750 *M.*	1 000 *M.*	1 200 *M.*
nach 15jähriger Mitgliedschaft . .	150 „	200 „	240 „
„ 20 „ „ . .	187,5 „	250 „	300 „
„ 25 „ „ . .	225 „	300 „	360 „
„ 30 „ „ . .	262,5 „	350 „	400 „
„ 35 „ „ . .	300 „	400 „	400 „
	das Wittwengeld desgl.		
bei 10jähriger Mitgliedschaft . . .	45 *M.*	60 *M.*	80 *M.*
„ 15 „ „ . . .	60 „	80 „	96 „
„ 20 „ „ . . .	75 „	100 „	120 „
„ 25 „ „ . . .	90 „	120 „	144 „
„ 30 „ „ . . .	105 „	140 „	160 „
„ 35 „ „ . . .	120 „	160 „	160*) „

In Bezug auf die Begründung der einheitlichen, die gesammten Preussischen Staatsbahnen umfassenden, Pensionskasse für Werkstättenarbeiter ist zu bemerken, dass die bereits früher in verschiedenen Verwaltungsbezirken der Preussischen Staatsbahnen und der seither verstaatlichten Privatbahnen bestehenden Unterstützungs- und Pensionskassen für Werkstättenarbeiter nach der durch das Reichsgesetz vom 15. Juni 188[illegible] bedingten Ausscheidung der Krankenversicherung der Arbeiter aufgelöst und mit der neuen Kasse vereinigt sind.

Die Vereinigung der Pensionskassen für Werkstättenarbeiter zu einem einheitlichen Institut für das gesammte Staatsbahnnetz verdiente aus dem Grunde vor der Beibehaltung bezw. Neuerrichtung gesonderter Pensionskassen für die einzelnen Verwaltungsbezirke den Vorzug, weil nach der Natur der Invaliden-, Wittwen- und Waisenpensionen eine Anstalt zur Sicherung dieser Bezüge mit der Ausdehnung des Kassenverbandes an Sicherheit und Leistungsfähigkeit gewinnt, indem die durch die Zufälligkeiten des Eintritts der Arbeitsunfähigkeit und des Ablebens bedingten Schwankungen in der Kassenbelastung um so mehr zum Ausgleich kommen, je grösser die Zahl der versicherten Personen ist. Dabei kam ferner in Betracht, dass für den Fall des Bestehens gesonderter Pensionskassen in den einzelnen Eisenbahn-Direktionsbezirken durch Aenderung in der Abgrenzung der letzteren zugleich auch Verschiebungen der Kassenverbände bedingt wären und daher den einzelnen Anstalten in ihrer Entwickelung nicht diejenige Stetigkeit gesichert sein würde, welche für Pensionskassen um so mehr erstrebt werden muss, als die Belastung derselben in der Regel erst in vollem Umfange geraume Zeit nach ihre[r] Begründung einzutreten pflegt.

Das Statut der neuen Pensionskasse für Werkstättenarbeiter schliesst sich im allgemeinen an die Festsetzungen der Statuten der früher bei den älteren Preussischen Staatsbahnen bestehenden Unterstützungs- und Pensionskassen für Werkstättenarbeiter an und, soweit die Verwaltung der Kasse in Betracht kommt, ebenfalls an das auf Grundlage des Krankenversicherungs-Gesetzes aufgestellte Normalstatut für Werkstätten-Krankenkassen, d. h. die Pensionskasse ist wie jene Krankenkassen im wesentlichen nach dem Prinzip der Selbst-

*) Die weiteren speziellen Bestimmungen, welche ziemlich gleichlautend für beide Pensionskassen gelten, sind aus dem Statut der Pensionskasse für die Betriebsarbeiter der Staats-Eisenbahnverwaltung zu ersehen, welches sich im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“, 1884, S. 165 fg. abgedruckt findet.

verwaltung organisirt, aber durch die Zuschüsse des Staates und die Oberaufsicht der Staatsbehörden vollständig in ihrem Bestande gesichert.

Das Statut der Betriebsarbeiter-Pensionskasse stimmt in der Hauptsache ganz mit dem Statut der Werkstättenarbeiter-Pensionskasse überein, ist aber bei verschiedenen Paragraphen in den nebensächlichen Bestimmungen noch etwas vervollständigt. Die früher im Bezirk der Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bestandene Arbeiter-Pensionskasse ist mit der Pensionskasse für die Betriebsarbeiter der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung vereinigt.

Nach dem im „Archiv für Eisenbahnwesen", 1887, Heft 1, veröffentlichten, sehr beachtungswerthen Aufsatz des Geheimen expedirenden Sekretärs W. Hoff über die Wohlfahrtseinrichtungen für die Lohnarbeiter der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung war für die im Betriebsdienste der Preussischen Staatsbahnen beschäftigten Arbeiter bereits seit dem Jahre 1855 die Errichtung von Kassen in Aussicht genommen, welche aus Beiträgen der Mitglieder und einem Staatszuschuss unterhalten werden und nicht nur sämmtlichen Mitgliedern freie ärztliche Behandlung, einen Beitrag zu den Kosten der Arzneien und Heilmittel, ein Krankengeld und ein mässiges Sterbegeld, sondern auch für die dauernd beschäftigten Arbeiter Invalidenpensionen und für deren Wittwen und Waisen Wittwenpensionen und Erziehungsgelder gewähren sollten. Seit dem Jahr 1879 war für die Werkstättenarbeiter der Preussischen Staatsbahnen im wesentlichen sowohl die Krankenpflege als auch die Versorgung der Invaliden, der Wittwen und Waisen nach gleichen Grundsätzen geregelt. Für die ausserhalb der Werkstätten beim Betrieb beschäftigten Arbeiter waren aber derzeit Unterstützungskassen, für welche der Staat Baarzuschüsse leistete und eine Oberaufsicht ausübte, noch nicht zu Stande gekommen. Durch Gewährung von ausserordentlichen Unterstützungen aus dem Betriebsfonds nicht allein an bedürftige, noch in der Arbeit befindliche, sondern auch an arbeitsunfähig gewordene Arbeiter sowie an die Hinterbliebenen verstorbener Arbeiter hatte man dem dringendsten Bedürfniss nach Möglichkeit zu entsprechen gesucht.

Für das Arbeiterpersonal bei den vom Staat verwalteten Privatbahnen waren im wesentlichen gleiche Einrichtungen getroffen. Im Bereich der Bergisch-Märkischen Bahn war jedoch an Stelle einer Pensionskasse ein sogenannter Unterstützungsfonds für langgediente Arbeiter lediglich aus Mitteln der Gesellschaft gebildet, woraus an invalide Arbeiter sowie an Wittwen und Waisen von Arbeitern Pensionen bewilligt wurden. Im Bereich der Oberschlesischen Bahn umfassten die Pensionskassen-Einrichtungen sowohl die Werkstätten — als auch die Betriebsarbeiter.

Bei den im letzten Jahrzehnt vom Preussischen Staat erworbenen Privatbahnen hatten sich Arbeiter-Unterstützungskassen sehr verschiedenartig entwickelt, meistens in Verbindung mit den Krankenkassen, wobei ausserordentliche Unterstützungen nur in besonderen Fällen, aber nicht in Form einer Pension, den Arbeitern oder deren Hinterbliebenen gewährt wurden. In einzelnen Fällen, wie z. B. bei der Altona-Kieler und den Schleswigschen Bahnen, konnten tüchtige Werkstättenarbeiter unter gewissen Voraussetzungen an der für die Gesellschaftsbeamten begründeten Pensionskasse theilnehmen.

Zur Zeit des Inkrafttretens des Krankenversicherungs-Gesetzes (am 1. Dezember 1884), betrug die Zahl der Lohnarbeiter, welche im Bereich der Preussischen Staatsbahnen und der für Staatsrechnung verwalteten Bahnen den Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskassen angehörten, etwa 85 000, davon waren 22 000 an solchen Kassen betheiligt, welche ausser der Krankenunterstützung auch die Versorgung von invaliden Arbeitern und der Hinterbliebenen bezweckten, während etwa 32 000 Arbeiter, darunter 11 000 der Bergisch-Märkischen Bahn, für welche die Altersversorgung durch den erwähnten Unterstützungsfonds bewirkt wurde, an Kassen theilnahmen, welche nur zur Krankenversicherung bestimmt waren. Zu den Kassen von beiderlei Art leistete die Eisenbahnverwaltung Zuschüsse, meistens in der Höhe der Hälfte der Mitgliederbeiträge. Endlich gehörten etwa 31 000 Arbeiter solchen Kranken- und Unterstützungskassen an, welchen ein Zuschuss nicht gewährt, aber unentgeltliche Wahrnehmung der Kassengeschäfte durch die Dienststellen der Eisenbahnverwaltung zu Theil wurde. Die sämmtlichen hierbei in Betracht kommenden Kassen verfügten über einen Vermögensbestand von 6 425 000 *M.*, wovon aber 712 100 *M.* lediglich auf die betheiligten Beamten zu rechnen waren. Nachdem dieser Betrag den für die Beamten bestimmten Krankenkassen und einem Beamten-Sterbegeldfonds überwiesen war, verblieben noch zu Gunsten der Arbeiter 5 712 900 Mark, wovon 1 072 200 *M.* den neuen Eisenbahnbetriebs- und Werkstätten-Krankenkassen, 3 598 800 *M.* den einheitlichen Pensionskassen für Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenarbeiter überwiesen und 1 041 900 *M.*, von solchen Kassen herrührend, welche laufende Unterstützungen nach feststehenden Grundsätzen bewilligten, zur Erhaltung dieser Unterstützungszwecke für die bisherigen Mitglieder dieser Kassen reservirt wurden.

In den Betriebsetats der Preussischen Staatsbahnen für das Jahr vom 1. April 1886 bis dahin 1887 sind die Zuschüsse zu den Arbeiter-Krankenkassen auf rund 890 000 *M.* und zu den Arbeiter-Pensionskassen, deren Mitgliederkreis, da die schon in der Beschäftigung vorhandenen Arbeiter nicht zum Beitritt gezwungen sind, sich erst auf einen Theil der Arbeiter erstreckt, — auf 670 000 *M.* veranschlagt. Dabei sind die Zuschüsse zu den Arbeiter-Krankenkassen für Eisenbahnneubauten und die Vortheile unberücksichtigt geblieben, welche den Arbeiter-Kranken- und Pensionskassen aus der unentgeltlichen Führung ihrer gesammten Buch-, Kassen- und Rechnungsgeschäfte erwachsen. Dazu kommen noch diejenigen Aufwendungen, welche der Staats-Eisenbahnverwaltung infolge der Unfallversicherung der Arbeiter sowie dadurch erwachsen, dass zu ausserordentlichen Unterstützungen von unverschuldet in Noth gerathenen Arbeitern und von deren Hinterbliebenen jährlich bedeutende Summen aus dem Betriebsfonds verwendet werden. Für solche Ausgaben im Etatsjahr 1886/7 sind z. B. rund 264 000 *M.* veranschlagt.

So bedeutend auch diese Ausgaben für Unterstützung, Krankenversicherung und Altersversorgung der Arbeiter der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung an und für sich erscheinen, so bilden dieselben doch nur einen verhältnissmässig geringen Prozentsatz der jährlichen gesammten Betriebsausgaben dieser grossen Verwaltung, welche z. B. im Rechnungsjahr 1884/5 sich auf rund 371 600 000 *M.* beliefen.

Im allgemeinen sind die Statuten der neuen Arbeiter-Pensionskassen der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung, was die Bemessung der Mitgliederbeiträge inkl. des staatsseitigen Zuschusses und die Höhe der Pensionen anbetrifft, den bisher schon seit vielen Jahren bestehenden Pensionskassen der Deutschen Eisenbahnen nachgebildet und beruhen daher auf einer nach langjährigen Erfahrungen bewährten Grundlage.

Von besonderer Wichtigkeit für die neuen Arbeiter-Pensionskassen ist übrigens die Bestimmung, dass mindestens alle 5 Jahre nach versicherungstechnischen Grundsätzen geprüft werden soll, ob diese Kassen einen Kapitalbestand haben, welcher den auf denselben ruhenden Verpflichtungen entspricht. Sollte diese Untersuchung kein befriedigendes Resultat ergeben, so ist eine Erhöhung der Beiträge und nöthigenfalls auch eine Ermässigung der Pensionen vorzunehmen.

Die neuen Arbeiter-Pensionskassen, deren Begründung als ein besonderes, nicht hoch genug zu schätzendes Verdienst des Ministers Maybach anzuerkennen ist, werden im Zusammenhang mit den Eisenbahnwerkstätten- und Betriebs-Krankenkassen und der Unfallversicherung wesentlich dazu mitwirken, der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung ein tüchtiges, leistungsfähiges und zuverlässiges Arbeiterpersonal zu erhalten, und verdienen Nachahmung in allen grossen industriellen Betrieben, insoweit daselbst nicht bereits auf andere Weise für

invalide Arbeiter und für die Hinterbliebenen der Arbeiter Sorge getragen ist.

Die bei Begründung der neuen Arbeiter-Pensionskassen schon in Beschäftigung befindlichen Werkstätten- und Betriebsarbeiter haben bisher, da sie nicht zum Beitritt gezwungen werden konnten, nur zum Theil sich bereit gefunden, den Kassen beizutreten. Diese Zurückhaltung ist vielleicht in den meisten Fällen lediglich dem Wunsch, die zu den Kassen zu leistenden Beiträge zu ersparen, theilweise aber auch wohl den sozialdemokratischen Agitationen zuzuschreiben. Dementsprechend ist das Verhältniss der Anzahl derjenigen Arbeiter, welche in die Kassen eingetreten sind, zur Zahl der in Beschäftigung befindlichen Arbeiter an den verschiedenen Orten ein sehr verschiedenes. Es waren z. B. gegen Ende des Jahres 1886 in der Reparaturwerkstatt Neumünster nebst Zubehör von 381 Werkstättenarbeitern in die Pensionskasse eingetreten nur 75, dagegen in der Reparaturwerkstatt Hamburg nebst Zubehör von 402 Arbeitern 262 und in der Reparaturwerkstatt Wittenberge nebst Zubehör von 637 Arbeitern 251, desgl. im Betriebsamt Berlin-Buchholz von 1 440 Betriebsarbeitern 340, im Betriebsamt Hamburg von 2 433 Arbeitern 450, im Betriebsamt Kiel von 600 Arbeitern 144 und im Betriebsamt Flensburg von 480 Arbeitern 101.

Die Mitgliederzahl der neuen Arbeiter-Pensionskassen wird aber, zum Besten der Arbeiter, fortwährend zunehmen, weil alle neu in Beschäftigung genommene Arbeiter zum Eintritt verpflichtet sind. H. T.

„Bahnsteig“ und „Abtheil“.

In No. 57 S. 632 des vor. Jahrg. d. Ztg. theilten wir die Vorschläge mit, welche Herr Regierungs- und Baurath Sarrazin zur Verdeutschung der Eisenbahnausdrücke „Perron“ und „Coupé“ veröffentlicht hatte. In einer soeben erschienenen Sammlung von Aufsätzen zur Fremdwortfrage*) berichtet Sarrazin nunmehr über die Aufnahme und den seitherigen Erfolg seiner Vorschläge. Wir behalten uns vor, auf das Werkchen, das sich gerade mit den Fremdausdrücken des Eisenbahnwesens vielfach beschäftigt, gelegentlich zurückzukommen und geben nachstehend zunächst eine kurze Mittheilung über jene Verdeutschungen. Sarrazin hatte bekanntlich das Coupé in Anlehnung an die Wörter Abschnitt und Abschlag den Abtheil genannt und für Perron nach dem „Bürgersteig“ das Wort Bahnsteig gebildet. Die nächste Folge der auf vielfaches Andrängen erfolgten Veröffentlichung und Begründung dieser Neubildungen war eine Fluth von Zuschriften aus ganz Deutschland gewesen mit anderweitigen, grösstentheils freilich schon bekannten Vorschlägen. Eine Zusammenstellung, welche die im Deutschen Vaterlande über diese Frage überhaupt angestellten Erwägungen nunmehr ziemlich vollständig umfassen dürfte, ergibt folgende Auswahl:

1. Für Perron: Bahnsteig, Bühne, Fahrbühne, Rampe, Flur, Bahnflur, Geleisgang, Geleissteig, Wartesteig, Platte, Plattform, Vorplatz, Halteplatz, Warteplatz, Fahrplatz, Zugplatz, Zügeplatz, Standplatz, Stand, Söller, Staden, Bahnstaden, Lände, Anlände, Bahnlände — zusammen 25 Benennungen.

2. Für Coupé: Abtheil, Abschlag, Verschlag, Schlag, Sperrschlag, Abtheilung, Abschnitt, Gelass, Fach, Wagenfach, Koje, Schott, Zelle, Fahrzelle, Wagenzelle, Raum, Sitzraum, Fahrraum, Querraum, Quertheil, Wagentheil, Fahrtheil, Fahrklasse, Verschliess — zusammen 24 Wörter.

Der Verfasser bespricht nun die einzelnen Vorschläge ausführlich und bemerkt allgemein, dass die unter denselben vorkommenden Stammwörter (Bühne, Rampe, Staden, Schlag, Fach u. s. w.) sämmtlich in anderen Bedeutungen schon vorhanden sind, dass daher der Regel nach Zusammensetzungen mit Eisenbahn-, Bahn-, Bahnwagen- u. dgl. nicht entbehrt werden können, wodurch man vielfach zu langen und zum Theil recht ungeschickten Wortbildungen kommt. Bezüglich des Deutschen Ersatzwortes für Perron erscheint es ausserdem erwünscht, dass dasselbe für die beiden Arten der vorkommenden Perrons verwendbar ist: einerseits für den massiven, bürgersteigartig ausgeführten Eisenbahnperron und für die in irgend einer Gerüstform hergestellten Perrons, wie die Hinter- und Vorderperrons an Wagen u. dgl. Daher beispielsweise die Wörter „Bühne“ und „Staden“ bezw. „Bahnstaden“ nicht glücklich gewählt sind, weil der Sprachgebrauch unter Bühne eine Plattform mit gerüstartigem Unterbau versteht, während mit Staden oder Uferstaden eine Uferstrasse (Französisch quai) bezeichnet wird. So findet man u. a. in Strassburg die Uferstrassen am Kanal als „Friedrichstaden“, „Johannisstaden“ u. s. w. benannt, und bei der Verdeutschung des Wortes „Perrongleis“ mit „Stadengleis“ würde eine Unterscheidung von dem „(Ufer-) Stadengleis“ nicht entbehrt werden können. In Strassburg würde, wie wir hinzufügen, selbst „Bahnstaden“ und „Bahnstadengleis“ noch doppeldeutig sein, weil es dort unseres Wissens auch bereits einen „Eisenbahnstaden“ gibt, welchen Namen die am Bahnhof gelegene Kanal-Uferstrasse führt.

Allen genannten Forderungen dürften die Wörter „Bahnsteig“ und „Abtheil“ genügen. Beide bedürfen weiterer Zusammensetzungen nicht, und die vorkommenden besonderen Benennungen, wie Rauchcoupé, Coupéwagen, Zwischenperron, Inselperron, Hinter- und Vorderperron gestalten sich genügend kurz und ungezwungen als Rauchabtheil, Abtheilwagen, Zwischensteig, Inselsteig, Hinter- und Vordersteig. Unter den vorgeschlagenen Wortbildungen verdienen sie daher unzweifelhaft den Vorzug. Dazu kommt zu Gunsten ihrer Beibehaltung der gewichtige Umstand, dass sie heute thatsächlich schon vielfach im Gebrauch sind. So bedienen sich ihrer nicht nur mehrere Fachzeitschriften, sondern auch eine Anzahl grösserer, verbreiteter Tagesblätter, und als Thatsache von besonderer Bedeutung können wir hinzufügen, dass beide Wörter in neuerer Zeit auch bereits in amtlichen Schriftstücken und bei mehreren Behörden Aufnahme gefunden haben.

*) Beiträge zur Fremdwortfrage. Gesammelte Aufsätze von Otto Sarrazin. Berlin 1887. Verlag von Ernst & Korn.

Aus dem Deutschen Reich.

Personalien.

Reichs-Eisenbahnamt. Der Geheime Oberregierungsrath Körte, erster vortragender Rath im Reichs-Eisenbahnamt und seit mehreren Jahren auch Leiter desselben, ist am 1. März in den Ruhestand getreten. Gleichzeitig ist Herr Körte auch aus dem Bundesrathe ausgeschieden, in welchem er als stellvertretender Bevollmächtigter Preussens fungirte. Demselben ist bei seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath mit dem Range der Räthe erster Klasse verliehen worden.

Preussen. Der Regierungs- und Baurath Adolf Dresel ist zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden. Der Regierungs- und Baurath Jordan in Breslau ist der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst als kommissarisches Mitglied überwiesen worden. Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Grosse, bisher in Liegnitz, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Posen) in Breslau, Horwicz, bisher in Bremen, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion nach Hoyerswerda, König, bisher in Hoyerswerda, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion nach Eschwege, Bischof, bisher in Eschwege, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Bremen, Böhme, bisher in Limburg a. d. Lahn, als Vorsteher der zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Wanne-Bremen) in Münster gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion in Osnabrück und Frederking, bisher in Osnabrück, als Vorsteher der zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte in Wiesbaden gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion in Limburg a. d. Lahn.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die Direktion der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft macht bekannt, dass der Aktionär Leopold Marx in Aachen beim Königlichen Landgericht dortselbst auf Aufhebung des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 31. Januar 1887 geklagt hat und Termin zur Verhandlung auf den 15. März d. J., Vormittags 9 Uhr, anberaumt ist. — In der Eisenbahnkommission des Abgeordnetenhauses soll, wie die „B. B.-Z.“ hört, bezüglich der Verstaatlichung der Aachen-Jülicher Eisenbahn eine Erklärung Namens der Regierung abgegeben worden sein, dass der status quo ante eintreten würde, wenn bei dem von einem Aktionär gegen die Beschlüsse der letzten Generalversammlung eingereichten Protest das gerichtliche Urtheil zu Gunsten des Klägers ausfallen sollte.

Gesetzentwurf, betreffend Vervollständigung des Preussischen Staatsbahnnetzes.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses beschloss, dem Plenum die Annahme des Gesetzentwurfes zu empfehlen, betreffend die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes.

Berlin-London.

Wie der „Berl. Actionär" vernimmt, wird die Einrichtung einer zweiten Schnellzugverbindung zwischen London und Berlin beabsichtigt, bei welcher die Seefahrt zwischen Queenborough und Vlissingen bei Tage stattfinden soll. Der Kourierzug von Köln nach Berlin, welcher jetzt von Köln um 8 Uhr 5 Minuten Abends abfährt, soll aus diesem Anlass um etwa 35 Minuten später gelegt werden.

Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Eisenbahnprioritäten.

Da die seiner Zeit von der Königlichen Eisenbahndirektion Altona erlassenen Bekanntmachungen über die Einlösung gekündigter Obligationen bisher zum grossen Theil unbeachtet geblieben sein sollen, wird in der „Voss. Ztg." darauf aufmerksam gemacht, dass die Verzinsung der betreffenden Titres (nämlich der Berlin-Hamburger Prioritätsanleihe II. Emission und der Altona-Kieler Prioritätsanleihen III. und IV. Emission) mit dem 1. Januar d. J. aufgehört hat. Es liegt deshalb im Interesse der Inhaber solcher Obligationen, die nicht zum Umtausch gegen 3½ pCt. konsolidirte Staatsschuldverschreibungen abgestempelt sind, die bezüglichen Werthpapiere baldigst zur Empfangnahme des Baarbetrages einzulösen, um sich gegen weitere Zinsverluste zu sichern. Ebenfalls ist es den Inhabern abgestempelter Obligationen zu empfehlen, den Umtausch derselben gegen Schuldverschreibungen der konsolidirten 3½ pCt. Staatsanleihe baldigst zu bewirken, um etwaigen Weiterungen bei der Zinserhebung zu entgehen.

Das Fremdwort in der Eisenbahnsprache.

Dass in dem Preussischen Arbeitsministerium auf die Reinheit der Amtssprache und die Vermeidung entbehrlicher Fremdwörter besondere Aufmerksamkeit verwendet wird, schreibt die „Kreuzztg.", ist bekanntlich für die Gemeinverständlichkeit der für die unteren Beamten, als Eisenbahnschaffner, Weichensteller und dergleichen, bestimmten Dienstanweisungen und damit für den gesammten Verkehrsdienst und dessen Sicherheit ein Bestreben von nicht zu verkennender Bedeutung. Von der geräuschlosen, aber stetigen Art des Vorgehens dieser Behörde in der angedeuteten Richtung liefert der dem Landtage gegenwärtig vorliegende Gesetzentwurf über die Herstellung neuer Eisenbahnlinien und sonstige Bauausführungen auf den Staatsbahnen einen sprechenden Beweis. Abgesehen von zahlreichen Fremdwörtern gewöhnlicher Art ist hier auch eine grosse Anzahl von Sachausdrücken, welche in den gleichartigen Vorlagen früherer Jahre in fremder Bezeichnung vorkamen, durch Deutsche Ausdrücke ersetzt. So sind, wie das „Centralbl. der Bauverw." hervorhebt, die Zugrangirungen als Zugverschiebungen bezeichnet, die Wegebarrièren als Wegeschranken, die Extrazüge als Sonderzüge, die Strassenkreuzungen im Niveau als Strassenkreuzungen in Schienenhöhe, die Niveauübergänge als Schienenübergänge (welche bekanntlich den Gegensatz bilden zu den „schienenfreien" Uebergängen), die Fakultativzüge als Bedarfszüge u. s. w. Auch die Zuschüsse à fonds perdu sind ausgemerzt und klar und bestimmt als unverzinsliche nicht rückzahlbare Zuschüsse aufgeführt; letztere findet man in Anlehnung an den Französischen Ausdruck auch als „verlorene Zuschüsse" bezeichnet. Hoffentlich bleibt dieses Vorgehen des Arbeitsministeriums auf die zugehörigen Unterbehörden und auch auf andere Deutsche Behörden — von denen ja schon manche, zumal die Deutsche Heeresleitung, in gleichem Sinne und in gleich stiller, aber stetiger Arbeit thätig sind — nicht ohne Einfluss und Nachahmung.

Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).

Die Dividende der Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth) ist laut Beschluss der am 2. d. Mts. in Nürnberg abgehaltenen Generalversammlung für das Jahr 1886 auf 36 ℳ festgesetzt und wird vom 4. d. Mts. ab bei dem Bankhause C. C. Cnopf & Sohn in Nürnberg gezahlt (vergl. auch die entsprechende Bekanntmachung in No. 18 d. Ztg.).

Der Betriebsrechnung pro 1886 entnehmen wir folgende Daten: Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 239 657,55 ℳ, aus dem Gepäcktransport 3 925 ℳ, aus dem Güterverkehr (für 2 004 Wagenladungen Kohlen für das Gaswerk Nürnberg) 14 028 ℳ, aus dem Viehverkehr 1 271,60 ℳ, an Erträgen aus Realitäten und Pachtzinsen 1 802 ℳ, an Kapitalzinsen 951,53 ℳ und aus Veräusserungen und ausserordentlichen Einnahmen 2 882,28 ℳ, in Summa 264 497,96 ℳ. Dagegen betrugen die Ausgaben und zwar für Besoldungen und sonstige persönliche Ausgaben 83 178,64 ℳ, die Betriebsausgaben 65 645,19 ℳ und diverse Ausgaben 43 178 ℳ, in Summa 192 001,83 ℳ. Demnach ergab sich ein Ueberschuss von 72 496,13 ℳ, von demselben werden 63 720 ℳ zur Dividendenvertheilung (36 ℳ pro Aktie), 3 625 ℳ dem gesetzlichen Reservefonds und 5 151,73 ℳ dem statutenmässigen Reservefonds überwiesen. Der Bestand des Pensions- und Unterstützungsfonds belief sich Ende 1886 auf 91 096 ℳ, derjenige des Bahnerneuerungsfonds auf 20 940 ℳ, der des statutenmässigen Reservefonds auf 6 079 ℳ und der des gesetzlichen Reservefonds auf 4 000 ℳ. Der Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens betrug Ende 1886 1 276 379,5 ℳ, dem gegenüber steht nur ein Aktienkapital von 177 000 fl. = 303 428,57 ℳ.

Filderbahngesellschaft Stuttgart: Jahresbericht pro 1886.

Im abgelaufenen Jahre wurden 6 263 Doppelzüge (gegen 1885 mehr 868) ausgeführt, eine verhältnissmässig höhere Einnahme aber nicht erzielt. Die Betriebseinnahmen betrugen nämlich für Fahrkarten 56 151 ℳ, für Frachten 1 148 ℳ, Ertrag der Grundstücke 191 ℳ, in Summa 57 490 ℳ (1885: 54 311 ℳ). Diesen Einnahmen stehen Betriebsausgaben im Betrage von 54 535 ℳ gegenüber, so dass als Ueberschuss 2 955 ℳ verbleiben. Das Betriebsmaterial der Gesellschaft bestand am 31. Dezember 1886 aus 3 Zahnradlokomotiven, 1 Personen-, 1 Güter- und 1 Materialwagen.

Der nach Zuweisung von 147 ℳ zum Reservefonds verfügbare Ueberschuss mit 2 807 ℳ soll dem Amortisationskonto einverleibt und von der Vertheilung einer Dividende abgesehen werden. Reservefonds und Amortisationskonto betragen in Summa 18 029 ℳ. Für die Erweiterung der Bahn über Möhringen nach Hohenheim, welche 200 000 ℳ kosten soll und wofür seitens des Filderbahnkomitees die Aufbringung von rund 100 000 ℳ in Aktien in Aussicht gestellt wurde, ist bei der Staatsregierung um Konzessionirung nachgesucht worden.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Am 9. v. Mts. wurde in München eine Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vormals Krauss & Co.) gegründet und die Direktion dieser Gesellschaft den Herren Lechner und Krüzner übertragen. Am gleichen Tage ist die unter der Firma Lechner & Krüzner betriebene Lokalbahn-Bau- und Betriebsunternehmung in München aufgelöst und sind die bisherigen Unternehmungen dieser Firma von der neuen Gesellschaft übernommen worden.

Niederwaldbahn-Gesellschaft.

Dem Geschäftsberichte der Niederwaldbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1886 entnehmen wir die folgenden Angaben: Nachdem die zweite ordentliche Generalversammlung der Niederwaldbahn-Gesellschaft im Februar 1886 den Erwerb des gesammten Aktienbestandes der Assmannshausen-Niederwald-bahn-Gesellschaft beschlossen hatte, wurde demnächst pachtweise der Betrieb, sowie das gesammte bewegliche und unbewegliche Eigenthum der Assmannshauser Linie übernommen. Die Zahnradbahn Assmannshausen-Niederwald hat eine Länge von 1 530 m mit einer Gesammtsteigung von 230 m und einer Maximalsteigung von 20 pCt. Das Betriebsmaterial der Bahn besteht aus 3 Zahnradlokomotiven des Systems Riggenbach, 4 offenen und einem verglasten Personenwagen, sowie einem Güter- bezw. Arbeitswagen. Der Oberbau ist entsprechend demjenigen der Niederwaldbahn mit 1 m Spurweite von Stahlschienen, Stahlschwellen und schmiedeeisernen Zahnstangen in Steinbettung hergestellt. Die umfangreichen Hochbauten der Station Assmannshausen sind fast durchweg massiv, die übrigen Baulichkeiten in Fachwerk hergestellt. Die Eröffnung des Betriebes erfolgte auf beiden Linien am 1. April, die Einstellung desselben am 1. bezw. am 15. November. Der Besuch des Niederwaldes steigerte sich im laufenden Jahre zwar um etwa 15 000 Personen, musste jedoch gegen die an die Eröffnung der Assmannshauser Linie geknüpften Erwartungen zurückbleiben, weil die für Assmanshausen in Aussicht genommene Dampfschiffsstation der Preussisch-Rheinischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft noch nicht zur Herstellung kommen konnte. Die seitens der Königlichen Strombaudirektion zur Ausführung gebrachten Sprengarbeiten, welche die Beseitigung der in dem Rheinbett lagernden Felsmassen bewirkten, soweit dieselben das Umladen der Dampfer am Assmannshauser Ufer verhinderten, sind im Herbst 1886 zwar den Voranschlägen gemäss vollendet worden, jedoch nach Ansicht der Preussisch-Rheinischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft noch immer nicht ausreichend, um das Anlegen der Dampfer in Assmannshausen auch bei niedrigerem Wasserstande als gefahrlos erscheinen zu lassen. Dementsprechend sind vor Heranziehung der Station Assmannshausen in den Dampfschiffsverkehr weitere Sprengarbeiten zu bewirken, welche seitens der Königlichen Strombaudirektion auch in Aussicht gestellt sind, deren Vollendung jedoch zur Zeit sich nicht übersehen lässt. Der Mangel einer Landebrücke macht sich für die Assmannshauser Linie bezw. das Gesammtunternehmen insofern fühlbar, als zweifellos eine erhebliche Zahl von Reisenden sich verhindert sieht, den beliebteren Aufstieg von Assmannshausen nach dem Niederwald zu nehmen und demnach auf den Besuch des letzteren gänzlich

verzichtet. Wenn daher die Einnahmen der Assmannshauser Linie mit rund 33000 M. gegen die gehegten Erwartungen zurückgeblieben sind, so haben andererseits die besonderen Betriebsausgaben für diese Linie aus Anlass der gemeinschaftlichen Verwaltung nur den niedrigen Betrag von etwa 13400 M. erfordert, so dass die Rentabilität dieser Linie nach Herstellung der oben bezeichneten Dampfschiffsverbindung ausser Zweifel stehen möchte. Der Betrieb der Rüdesheimer Linie hat naturgemäss durch die Eröffnung der Assmannshauser Linie eine Einschränkung ihres Verkehrs erfahren, welche in dem Verhältniss der Anzahl der gefahrenen Züge — 3903 im Jahre 1886 gegen 5479 im Jahre 1885 — zum Ausdruck kommt. Die Emission von Prioritätsobligationen im Betrage von 650000 M. hat zwar annähernd die Kosten des Erwerbs der Assmannshauser Niederwaldbahn-Aktien, nicht aber die vertragsmässig an die Verkäuferin vom 1. Januar 1886, als dem Tage der Bahnübernahme, ab zu zahlenden Zinsen decken können, und ist hierdurch sowie durch Koursverlust eine Belastung des Emissionskontos von 9068 M. entstanden, welche nach dem bestehenden Aktiengesetz als Erwerbskosten der Neuanlage in die Bilanz nicht aufgenommen werden können, vielmehr aus den Betriebsergebnissen des laufenden Jahres zur Abschreibung kommen müssen. Ferner ist durch die Heranziehung der Gesellschaft zu den Gemeindeabgaben auf Grund des Kommunal-Nothsteuergesetzes für 1886/7 mit rund 3800 M. — d. h. etwa 12 pCt. des diesjährigen Reineinkommens —, gegen welche Einschätzung übrigens der Klageweg beschritten ist, eine Mehrbelastung gegen das Vorjahr von 2846,04 M., desgleichen durch den endlichen Abschluss des Pachtvertrages mit der Stadtgemeinde über die Hergabe des Stationsgebietes eine einmalige Ausgabe von 1000 M., sowie endlich durch die bei Untersuchung der Zahnradbahn-Lokomotiven seitens der zuständigen Untersuchungsbehörde angeordnete Vergrösserung der Führerstände eine einmalige Ausgabe von rund 3000 M. erwachsen, welche sämmtlich dem diesjährigen Betriebsetat zur Last fallen und eine Schmälerung der Dividende um 1¼ pCt. verursachen mussten.

Crefeld-Uerdingen.

Dem Aufsichtsrath wurde seitens der Direktion der Abschluss pro 1886 vorgelegt. Derselbe ergibt einen Reingewinn, welcher die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt., wie für das Vorjahr, gestattet, und ein dementsprechender Vorschlag wird denn auch der auf den 24. d. Mts. anberaumten Generalversammlung der Aktionäre gemacht werden.

Bockwaer Eisenbahn: Geschäftsbericht und 25jähriges Jubiläum.

Wie der Geschäftsbericht für das Jahr 1886 mittheilt, ist der Kohlenversand der Bahn wesentlich gesunken, da, nachdem schon im Jahre 1885 zwei Werke wegen beendetem Kohlenabbau den Betrieb eingestellt hatten, denselben im Jahre 1886 zwei weitere Werke folgten. Während im Jahre 1885 66186 Wagenladungen versendet wurden, sind im Jahre 1886 nur 53400 Wagenladungen von je 5000 kg der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn zum Weiterversand übergeben worden. Die Gesammt-Frachteinnahme betrug 174484,98 M. oder 23602 M. weniger als im Jahre 1885. Wie im Jahre 1884 und 1885 haben Ausschuss und Direktorium beschlossen, von den in früheren Jahren aus dem Reingewinn für Erneuerungen zurückgestellten Beträgen der Rerserven 12000 M. auch für das Jahr 1886 mit zur Vertheilung zu bringen. Die Ergebnisse der Gesammtrechnung für das Jahr 1886 sind folgende: Vortrag vom Jahre 1885 525 M., die Betriebseinnahmen vom Jahre 1886 betragen 177209 M., hiervon gehen ab die Betriebskosten mit 73345 M. Ferner ergaben die Zinsen von Werthpapieren und Kapitalien und der Koursgewinn von verkauften Effekten 13713 M. Dies ergibt zusammen 118175 M. Von dem Erneuerungsfonds sollen 12000 M. zur Vertheilung kommen. Demnach stehen 130175 M. zur Verfügung. Auf Vorschlag des Ausschusses und Direktoriums werden 130000 M. zur Vertheilung an die Aktionäre gelangen und die verbleibenden 175 M. auf neue Rechnung vorgetragen. Da mit Beginn dieses Jahres wiederum ein Werk den Betrieb eingestellt hat, so ist inzwischen ein Theil der Gleise entbehrlich geworden und beseitigt. Infolge dessen umfasst das Bahnnetz nur noch 5,4 km Bahnlänge mit 7,4 km Gleislänge, sowie 19 Haupt- und Zweiglinien für 10 Ladestellen.

Am 4. September 1886 waren 25 Jahre verflossen, seitdem die Bockwaer Kohleneisenbahn eröffnet und in Betrieb gesetzt worden ist. In dieser Zeit sind von den Lokomotiven 717600 km und 13163077 Wagenachskm durchlaufen, 1589503 Wagenladungen Kohlen zu je 5000 kg versendet, 40463 Wagenladungen Holz und andere Güter empfangen, 3995 Wagenladungen Kohlen und verschiedene Güter innerhalb der Bahn verfrachtet und 85766 Wagenladungen Bau- und Unterhaltungsmaterial befördert und zu Bahnzwecken verwendet worden. Die Gesammtbaukosten der Bahn mit Einschluss der Erweiterungen betrugen 723000 M., die Betriebseinnahmen 5566786 M. und die Betriebskosten 2181988 M. Für den Reservefonds, den Erneuerungsfonds sowie die Kaution wurden zusammen 375000 M. zurückgestellt, wovon in den Jahren 1875 und 1877 für aussergewöhnlichen Bauaufwand 26500 M. und in den Jahren 1884 und 1885 zur Erhöhung der Dividende 31500 M. verwendet worden sind, so dass die Reserven einschl. der Kaution sich z. Z. auf 317000 M. belaufen.

An Dividende sind während der ganzen Betriebszeit 2944000 M. vertheilt worden, während 1068568 M. Fracht-Rückvergütung gewährt worden ist.

Bei der Feier des Jubiläums erhielten sowohl sämmtliche Angestellte als auch die Streckenarbeiter je nach der Zahl der Dienstjahre Gratifikationen.

Breslauer Strassen-Eisenbahngesellschaft.

Das Jahr 1886 ist für das Unternehmen ohne bedeutende Ereignisse in ruhiger Weiterentwickelung verlaufen und schliesst gegen das Vorjahr mit einem etwas gesteigerten Erträgnisse ab. Die Einnahmen sind fast auf allen Linien erfreulich gestiegen, und wenn nicht infolge der zu Anfang und Ende des Jahres stattgehabten schweren Schneefälle auch die Ausgaben eine beträchtliche Steigerung erfahren hätten, so würde das Ergebniss des letzten Geschäftsjahres noch befriedigender ausgefallen sein. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 840493 M., dazu Dungpacht 8745 M., Vortrag aus 1885 654 M., macht zusammen 849892 M. Nach Abzug von 276101 M. Gehälter, Löhne und Tantieme, 191554 M. für Stroh, Hafer, Heu u. s. w., 51918 Mark Reparaturen, 10073 M. Assekuranz und Steuern, 51017 M. Unkosten, 2010 M. Zuschuss zur Krankenkasse, 20000 M. Verzinsung der 4 pCt. Anleihe, 10906 M. Zinsen und Stempel und 83618 M. Abschreibungen u. s. w., verbleibt ein Reingewinn von 151682 M., der wie folgt vertheilt werden soll: Vortrag aus 1885, der Gesellschaft allein gehörig 654 M. Aus dem Reingewinn von 1886 151038 M. kommen der Gesellschaft vorab 5 pCt. von 1700000 M. zu gleich 85000 M., und von den verbleibenden 66038 M. gebührt der Stadtgemeinde ⅓ 22012 M., dagegen der Gesellschaft ⅔ 44025 M., so dass der Gesellschaft zukommen 129679 M. Hiervon gehen zunächst für den Separatreservefonds ab 5567 M., ferner 5 pCt. als Rücklage zum Reservefonds I 6205 M., 5 pCt. als Tantieme des Aufsichtsraths 6205 M., verbleiben 111700 M. Dieser Betrag steht zur Verfügung der Generalversammlung und gestattet die Vertheilung einer Dividende von 5½ pCt., d. i. 22 M. für jede Aktie.

Strassen-Eisenbahngesellschaft Braunschweig.

Der Vorstand und Aufsichtsrath der Strassen-Eisenbahngesellschaft in Braunschweig haben, wie der „B. B.-C." mittheilt, beschlossen, der am 19. März d. J. stattfindenden Generalversammlung eine Dividende von 5½ pCt. für das Geschäftsjahr 1886 vorzuschlagen.

Der Fernsprechverkehr in Berlin.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin hatten in einer Vorstellung an die Kaiserliche Oberpostdirektion Uebelstände im Fernsprechverkehr zur Sprache gebracht, welche namentlich in Börsenkreisen verlauten. Auf diese Vorstellung hat die Postverwaltung einen eingehenden Bescheid gegeben, welcher für alle betheiligten Kreise von Interesse sein dürfte. In dieser Antwort heisst es: Die bei den Vermittlungsämtern beschäftigten Beamten sind, wie durch vorangegangene sorgfältige Prüfung festgestellt und durch demnächstige Schulung erreicht wird, in jeder Hinsicht für diesen Dienst geeignet, in ausreichender Zahl vorhanden und nicht über das zulässige Mass in Anspruch genommen. Wenn über die Mangelhaftigkeit der hier in Gebrauch befindlichen Fernsprechapparate im Vergleich zu den im Auslande benutzten, geklagt wird, so ist zu bemerken, dass bei Anlagen der hiesigen Stadt-Fernsprecheinrichtung sämmtliche bekannte und im Auslande benutzte Fernsprechapparate geprüft worden sind und dass vor all diesen den jetzt in Benutzung stehenden Apparaten der Vorzug gegeben ist. Die grossen Vorzüge der hiesigen Apparate sind von vielen hier anwesend gewesenen Vertretern der Telegraphenverwaltungen der ganzen Welt, beispielsweise bei der Anwesenheit der offiziellen Vertreter fremder Telegraphenverwaltungen gelegentlich der internationalen Telegraphenkonferenz im Jahre 1885, anerkannt worden. Dass einzelne Konsonanten mittelst des Fernsprechers nicht deutlich übermittelt werden können, ist eine längst bekannte Thatsache; dieser Mangel zeigt sich nicht bloss bei den hiesigen Apparaten, sondern auch bei allen ausländischen, und kann niemals ganz gehoben werden, da eine Metallplatte nicht diejenigen An- und Auslaute vollständig wiederzugeben vermag, die im mündlichen Verkehr durch die Bewegungen der menschlichen Lautorgane erzeugt werden. Den neuen Erfindungen auf dem Gebiete des Fernsprechwesens, insbesondere in der Technik und der Vervollkommnung der Lautwirkung der Sprechapparate wird bei der Reichstelegraphen-Verwaltung fortdauernd die grösste Beachtung zugewendet.

Fast von allen in den Fachschriften u. s. w. als neu bezeichneten Sprechapparaten sind Probestücke in Bezug auf ihre praktische Brauchbarkeit hier geprüft worden. Bisher hat indess noch immer den heimischen Apparaten bei vorurtheilsfreier objektiver Beurtheilung der Vorzug zuerkannt werden müssen. Seitdem in letzter Zeit in grösserem Umfange Kabelleitungen in Benutzung genommen, sind bei den betreffenden Theilnehmern Mikrophone aufgestellt worden, weil nur mit diesen eine ausreichende Verständigung in Kabelleitungen erzielt werden kann. Es wird beabsichtigt, die bisherigen Fernsprecher allmählich bei sämmtlichen Theilnehmern durch Mikrophone ersetzen zu lassen. In Betreff der als wünschenswerth bezeichneten Vermehrung der Zahl der Vermittelungsämter ist zu bemerken, dass im Gegensatz zu den in der Vorstellung der Aeltesten ausgesprochenen Wünschen, gegenwärtig bei allen Fernsprechverwaltungen, sowohl den ausländischen als den Deutschen, das Bestreben besteht, die Zahl der Vermittelungsämter zu vermindern statt zu vermehren; denn je mehr Vermittelungsämter, desto mehr einzelne Verbindungen müssen unter Mitwirkung von 2 bis 3 Beamten ausgeführt werden, wobei leicht Verzögerungen und Irrthümer vorkommen. Die Vergleichung zwischen den Fernsprecheinrichtungen Berlins mit denen Londons, Brüssels, Amsterdams, Stockholms und Wiens hat nicht genügend berücksichtigt, dass keine der genannten ausländischen Einrichtungen so viel Theilnehmer wie die hiesige zählt und vor allen Dingen, dass keine derselben von den einzelnen Theilnehmern so stark wie die hiesige Anlage benutzt wird. Während beispielsweise in Paris, London, Newyork u. s. w. nach den vorliegenden Uebersichten durchschnittlich jede Sprechstelle an jedem Tage nur 5 bis 8 Mal benutzt wird, müssen von den hiesigen Vermittelungsämtern im Durchschnitt täglich 22 Verbindungen an einem Tage für jede Sprechstelle hergestellt werden. Für einzelne Sprechstellen beträgt die Zahl der täglichen Verbindungen sogar mehr als 100 Stück. Es ist dies geradezu als ein Missbrauch der Einrichtung zu bezeichnen, der nur auf Kosten anderer Theilnehmer und zum Nachtheil eines geordneten Betriebes stattfindet. Leider sind nur vereinzelte Theilnehmer mit aussergewöhnlichem starken Verkehr zu der Einsicht gekommen, sich einen zweiten Anschluss nach demselben Lokale anlegen zu lassen. Es bedarf wohl kaum des Hinweises, dass bei so übermässiger Benutzung der Anschlussleitungen die beanspruchte Leistung in durchaus keinem richtigen Verhältnisse zu der dafür zu entrichtenden Gebühr steht. Was die Fernsprecheinrichtungen in Paris und London betrifft, so haben die Leistungen derselben in Paris bekanntlich im Jahre 1885 zu grossen allgemeinen Beschwerden Veranlassung gegeben, und man hat in öffentlichen Versammlungen den Wunsch ausgesprochen, dass man in Frankreich zu einer so duldsamen Handhabung der Bestimmungen übergehe, wie sie in Belgien, Italien und Deutschland bestehe. In London haben erst kürzlich infolge des Schneesturms die Telegraphen und Fernsprecheinrichtungen in einem Umfang versagt, dass auch in den Fernsprechleitungen kürzere Zeit hindurch kein geordneter Betrieb stattfinden konnte. — Die hiesigen Fernsprechtheilnehmer sind keineswegs zurückhaltend in Anbringung von Beschwerden gewesen, wie sich dies, nicht etwa aus der Zahl der Beschwerden, welche verhältnissmässig gering ist, sondern aus der Wahl der Veranlassung zum Beschwerdeführen erkennen lässt. Die Mehrzahl dieser Beschwerden hat als unbegründet zurückgewiesen werden müssen, weil die vermeintlichen Unregelmässigkeiten meist durch übergrosse Nervosität der Beschwerdeführer, bezw. deren Ungeduld oder durch völlige Nichtbeachtung der Anweisung zur Benutzung der Fernsprecheinrichtung hervorgerufen waren. Dagegen hat eine grosse Zahl von Theilnehmern, die auch mit ausländischen Einrichtungen bekannt sind, ihre grosse Zufriedenheit mit den hiesigen Einrichtungen ausgesprochen, und auf einen gewiss unbestrittenen Vorzug der hiesigen Stadt-Fernsprecheinrichtung ist wohl bei dieser Gelegenheit aufmerksam zu machen, nämlich auf die des geringen Gebührensatzes. Während in Berlin, wie überhaupt im Bereich der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung, für die Benutzung eines Fernsprechanschlusses nur eine Jahresvergütung von 150 *M.* erhoben wird, beträgt dieselbe in Newyork 625 *M.*, Chicago 520 *M.*, Philadelphia 500 *M.*, London 400 *M.*, Frankreich 460—480 *M.*, Russland desgleichen, Spanien 224—300 *M.*, Dänemark 104—210 *M.*, Oesterreich 160—300 *M.*, den Niederlanden 194—200 *M.*, Italien 160 *M.*, Schweden 90—140 *M.*, in der Schweiz 120 *M.* Mithin sind die Fernsprechvergütungen nur in der Schweiz und in Schweden niedriger als in Deutschland. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass in beiden Ländern nur Städte von unbedeutender Ausdehnung vorhanden sind, in welchen die Herstellung der Fernsprechanlagen mit geringeren Kosten möglich ist, da nur kurze Anschlussleitungen erforderlich sind. Es kann Theilnehmern mit starkem Verkehr nur dringend gerathen werden, zwei oder drei Anschlüsse für sich herstellen zu lassen, die nach obigem zusammen noch billiger sein würden, als ein Anschluss in anderen Hauptstädten. Es ist zweifellos, dass sich solchenfalls der Verkehr der betreffenden Stellen bedeutend leichter abwickeln würde als jetzt. — Wir heben aus der Antwort noch hervor, dass ein grosser Theil der gegenwärtig mehr als 6 000 betragenden Zahl der Fernsprechtheilnehmer nicht der kaufmännischen Korporation, sondern allen anderen Berufs- und Gesellschaftskreisen angehört. Die Fernsprecheinrichtungen auf der Börse hätten begründete Klagen über den Betrieb dieser Einrichtungen nach eingehender Untersuchung nicht ergeben, nur die Unzulänglichkeit der in der Börse vorhandenen Sprechzelle hätten öfter Anlass zu Bemerkungen gegeben. Diesem Mangel könne aber nur die Börsenverwaltung selbst abhelfen, welcher die Herstellung der Sprechzellen obliege; die Postverwaltung habe nur für die nöthigen Leitungen zu sorgen und diese seien von ihr in Erwartung eines wachsenden Verkehrs in so ausreichender Zahl vorgesehen, dass eine beträchtliche Vermehrung derselben unverweilt erfolgen könne, sobald nur die nöthigen Zellen zur Verfügung gestellt würden. Die baldige Vermehrung der Zellen in der Börse sei um so mehr erwünscht, als bereits einzelne Firmen die Herstellung besonderer Fernsprechverbindungen zwischen ihren Kontors und der Börse beantragt hätten, welche nur ausführbar seien, wenn die Betreffenden entweder ein eigenes Kontor oder mindestens eine eigene Sprechzelle im Börsengebäude besitzen. Diese besonderen Fernsprechverbindungen dürften zu begünstigen und allen solchen Firmen zu empfehlen sein, welche die Fernsprecheinrichtungen in der Börse in ungewöhnlicher Weise stark benutzen.

Gesetzgebung,

betreffend den zwischenstaatlichen Verkehr in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Zur Abwendung der durch das gesetzlich uneingeschränkte Walten der Eisenbahn- und anderer Beförderungsgesellschaften dem Gemeinwohl entstehenden schweren Nachtheile hatte man bisher nur in verschiedenen Einzelnstaaten im letzten Jahrzehnt Gesetze erlassen, durch welche eine gewisse staatliche Beaufsichtigung eingesetzt und Regeln bezüglich gleichmässiger Behandlung des Publikums u. s. w. gegeben wurden. Es stellte sich aber sehr bald heraus, dass hierdurch wenig gewonnen war, da der Besitz der Eisenbahngesellschaften von nur einiger Bedeutung sich fast nie auf das Gebiet eines Staates beschränkt und auch die wichtigsten Transporte nicht innerhalb eines solchen Gebietes verbleiben. Die öffentliche Meinung übte daher nach und nach einen immer stärker werdenden Druck auf die gesetzgebenden Faktoren des Gesammtstaats zur Beseitigung der schwer empfundenen Uebelstände aus, so dass endlich ernsthafte Versuche gemacht wurden, entsprechende Gesetze für das ganze Unionsgebiet zu geben.

Im vergangenen Jahre misslang ein solcher Versuch, da Senat und Abgeordnetenhaus sich über einen der beiden vorliegenden Gesetzentwürfe (Reagan- bezw. Cullom-Bill) nicht zu einigen vermochten. Das infolge dessen damals vom Kongress (beiden Häusern) eingesetzte Komitee legte demnächst einen neuen Gesetzentwurf, eine Kombination aus den ersterwähnten beiden Bills, vor, der in neuester Zeit von beiden Häusern ohne erhebliche Debatten angenommen ist und der im vorigen Monat auch die Genehmigung des Präsidenten der Vereinigten Staaten gefunden hat.

Der Erlass dieses, für die Eisenbahnverhältnisse höchst bedeutenden Gesetzes wird den Beginn eines neuen Zeitabschnittes in der Entwickelungsgeschichte der Nordamerikanischen Eisenbahnen bilden und wir wollen daher im nachstehenden die wichtigsten Bestimmungen desselben in abgekürzter Weise wiedergeben:

Die Einleitung bestimmt, dass diesem Gesetz alle öffentlichen Frachtführer unterworfen sind, welche bei der Beförderung von Personen oder Gütern aus einem Staate der Union in einen anderen (einschliesslich der Territorien bezw. des Distrikts Columbia) oder nach bezw. von einem fremden Staate, entweder ausschliesslich mit der Bahn oder beim Transport zu Wasser, oder bei der Verbindung beider Beförderungsarten, betheiligt sind. Auf die innerhalb nur eines Staates verbleibenden Transporte findet es also nicht Anwendung.

In Sekt. 1 wird der Grundsatz aufgestellt, dass alle Vergütungen für die bezüglichen Transporte, einschliesslich der damit verbundenen Nebenleistungen, wie Lagerung, Ver- oder Entladen u. s. w., vernunftgemäss und gerecht (reasonable and just) sein sollen und dass jede ungerechte und vernunftwidrige Belastung für solche Dienste als gesetzwidrig erklärt wird.

Sekt. 2. bestimmt, dass Frachtführer, welche direkt oder indirekt, mittelst Spezialtarif, Rabatt, oder auf andere Weise von einer Person eine grössere oder geringere Vergütung für Beförderung u. s. w. von Personen oder Sachen verlangen oder empfangen, als von einer anderen Person für gleichzeitige und gleichartige unter wesentlich gleichen Umständen geleistete Dienste, der ungerechten Bevorzugung schuldig erachtet wer-

den sollen. Eine solche wird verboten und als gesetzwidrig erklärt.

Sekt. 3 erklärt es als gesetzwidrig, irgend welchen ungehörigen Vorzug irgend einer Person, Gesellschaft, Firma, Korporation oder Ortschaft, oder einem bestimmten Verkehr in irgendwelcher Weise zu gewähren, oder irgend einer Person u. s. w. einen ungehörigen Nachtheil oder eine Beeinträchtigung zuzufügen.

Oeffentliche Frachtführer sollen nach besten Kräften alle vernünftigen, geeigneten und gleichmässigen Erleichterungen gewähren beim Verkehrsaustausch zwischen verschiedenen Linien und bei der Annahme, Beförderung und Uebergabe von Passagieren und Gütern nach bezw. von ihren verschiedenen Linien nach und von den Anschlussstrecken und dürfen in den Beförderungssätzen u. s. w. keinen Unterschied machen zwischen den verschiedenen Anschlusslinien. (Dies soll aber nicht so ausgelegt werden, dass ein öffentlicher Frachtführer verpflichtet wäre, die Benutzung seiner Gleise oder sonstigen Anlagen einem anderen, im gleichen Geschäftszweige thätigen Frachtführer freizugeben.)

Nach Sekt. 4 ist es ungesetzlich, für die Beförderung von Passagieren oder Gütern gleicher Art unter wesentlich gleichen Umständen und Bedingungen einen höheren Gesammtbetrag für eine kürzere, als für eine längere Strecke derselben Linie und in der gleichen Richtung zu fordern. (Die kürzere Strecke muss hierbei einen Theil der längeren ausmachen.)

Hierdurch soll aber ein öffentlicher Frachtführer nicht als berechtigt erachtet werden, für die kürzere Strecke die gleiche Vergütung zu erlangen, wie für die längere. Das durch dieses Gesetz eingeführte Kommissariat kann jedoch auf Antrag eines Frachtführers, nach erfolgter Feststellung des Sachverhältnisses, denselben ermächtigen, für eine längere Strecke weniger als für eine kürzere zu erheben; auch kann das Kommissariat von Zeit zu Zeit die Ausdehnung, in welcher ein solcher Frachtführer von der Befolgung der Vorschrift dieser Sektion entbunden ist, festsetzen.

Sekt. 5 erklärt es als ungesetzlich, dass Frachtführer Verträge, Vereinbarungen oder Kombinationen mit anderen Frachtführern eingehen wegen Beseitigung des Wettbewerbs im Güterverkehr verschiedener, gegen einander konkurrirender Linien (for the pooling of freights), oder wegen Theilung der Gesammt- oder Reinerträge solcher Linien oder Theile derselben. Wenn gleichwohl ein solcher Vertrag (pool) geschlossen werden sollte, so wird jeder Tag der Aufrechterhaltung desselben als ein neuer Verletzungsfall angesehen.

Sekt. 6 verpflichtet jeden Frachtführer, gedruckte Tarife, aus welchen die gültigen Tarifsätze für Personen- und Sachentransport, die Stationen, die Güterklassifikation, die Nebengebühren und die sonst auf die Höhe der Transportvergütung Einfluss habenden Bedingungen hervorgehen, auf jeder Station zur öffentlichen Einsicht durch das Publikum, in leicht zugänglicher Weise auszuhängen bezw. bereit zu halten. (Spezielle Bestimmungen hierüber sind noch getroffen bezüglich des direkten Verkehrs von Stationen in den Vereinigten Staaten nach solchen Stationen bei Berührung ausländischen Gebiets.)

Erhöhungen der so publizirten Taxen dürfen erst nach vorhergegangener 10tägiger Veröffentlichung zur Anwendung gebracht und müssen auch entweder in den aushängenden Tarifen ebensolange vorher ersichtlich gemacht oder es müssen neue Tarife gedruckt und ausgehängt werden. Ermässigungen dürfen zwar sofort eintreten, müssen aber auch sofort durch Aenderung in den aushängenden Tarifen oder durch neue Aushänge zur Kenntniss des Publikums gebracht werden.

Es soll als ungesetzlich erachtet werden, höhere oder niedere Beträge, als sie sich nach den veröffentlichten Tarifen berechnen, zu fordern oder zu erheben.

Die Frachtführer haben das Kommissariat mit Exemplaren der Tarife zu versehen und demselben prompt jede eintretende Aenderung mitzutheilen. Ferner sind dem Kommissariat Abschriften aller Verträge u. s. w. mit andern Frachtführern bezüglich irgend welches, diesem Gesetz unterworfenen Transportverkehrs zuzustellen, namentlich Abkommen wegen Herstellung direkter Frachtsätze auf Linien, an welchen mehrere Gesellschaften betheiligt sind. Die Bedingungen und Transportsätze solcher Vereinbarungen sollen ebenfalls, soweit es das Kommissariat für geeignet hält, durch Aushang veröffentlicht werden. Letzteres kann auch von Zeit zu Zeit allgemeine Verfügung über derartige Veröffentlichungen und deren Ausführung treffen.

Der eine bei gemeinsamen Tarifen betheiligte Frachtführer ist aber nicht verantwortlich für die, einem Mitbetheiligten zur Last zu legende Zuwiderhandlung gegen die publizirten Tarife.

Gegen einen Frachtführer, welcher gegen die vorstehenden Bestimmungen wegen Publizirung der Tarife und deren Mittheilung an das Kommissariat verstösst, soll auf Antrag des letzteren, unbeschadet der Verhängung der sonstigen gesetzlichen Strafen, von dem zuständigen Bezirksgericht ein Befolgungsbefehl (writ of mandamus) erlassen; bei fortgesetzter Zuwiderhandlung gegen das Gesetz soll ein solcher Frachtführer als der Uebertretung schuldig erkannt; auch kann ihm auf Antrag des Kommissariats mittels eines vom Gericht zu erlassenden erneuten Befehls (writ of injunction) die Annahme und Beförderung von Gütern bis zur Befolgung der gesetzlichen Bestimmungen untersagt werden.

Sekt. 7 erklärt als ungesetzlich und verbietet jedes Abkommen u. s. w. und jede sonstige Massregel, welche die Durchführung von Transporten vom Absende- bis zum Bestimmungsorte durch Umladung oder Zurückhaltung unterwegs behindert; es sei denn, dass die Umladung oder Zurückhaltung in gutem Glauben zu nothwendigen Zwecken erfolgen müsse und die Absicht der Umgehung dieses Gesetzes nicht erkennbar sei.

Nach Sekt. 8 hat jeder Frachtführer, welcher diesem Gesetze zuwiderhandelt, den dadurch geschädigten Personen den ihnen entstandenen vollen Schaden, zugleich mit den Gebühren eines zugezogenen Berathers oder Advokaten, zu ersetzen.

Sekt. 9 stellt es dem Beschädigten frei, ob er sich wegen Festsetzung seines Schadensbetrages an das Kommissariat oder ein zuständiges Kreis- oder Bezirksgericht wenden will. Unzulässig ist, sich an das Kommissariat und das Gericht zugleich zu wenden.

Jeder dieser Behörden wird das Recht beigelegt, Beamte der bei dem Streit betheiligten Gesellschaften vorzuladen, ihr Zeugniss zu fordern, und die Vorlegung von Büchern und Schriftstücken zu verlangen. Das Zeugniss darf durch die Einrede, dass der Vorgeladene durch seine Aussage sich selbst beschuldigen würde, nicht versagt werden. Nur darf die Aussage nicht benutzt werden zur kriminalrechtlichen Verfolgung des Zeugen.

Sekt. 10 bestimmt eine Strafe bis **5 000 Dollar (21 000 Mark)** für jede in diesem Gesetz als ungesetzlich erklärte Handlung oder Unterlassung, welche gegen die schuldige Korporation oder deren Direktoren, Beamte, Administratoren u. s. w. festgesetzt werden kann.

In Sekt. 11 wird die Einsetzung eines Vereinigten Staaten Kommissariats (Inter-State Commerce Commission) angeordnet, bestehend aus 5 Kommissaren, welche vom Bundespräsidenten, auf den Vorschlag und mit Einwilligung des Senats, zu ernennen sind. Die zuerst ernannten Kommissare bleiben resp. 2, 3, 4, 5 und 6 Jahre — vom 1. Januar 1887 ab gerechnet, in diesem Amt (die Dauer für jeden Einzelnen bestimmt der Präsident); die folgenden Ernennungen gelten stets für 6 Jahre, ausgenommen bei Ernennungen zur Ergänzung einer eingetretenen Vakanz für die noch nicht abgelaufene Zeit. Jeder Kommissar kann durch den Präsidenten seines Amtes enthoben werden wegen Unfähigkeit, Pflichtvernachlässigung oder dienstlicher Vergehen. Nicht mehr als 3 der Kommissare dürfen ein und derselben politischen Partei angehören. Auch dürfen Personen, welche ein Amt bei einem öffentlichen Frachtführer bekleiden oder in irgend einer offiziellen Beziehung zu einem solchen stehen; oder welche Aktien oder Obligationen eines solchen besitzen oder irgendwie pekuniär dabei betheiligt sind, zum Amte eines Kommissars nicht zugelassen werden.

Die Kommissare dürfen sich bei irgend einem anderen Geschäft nicht betheiligen, noch ein anderes Amt oder eine andere Beschäftigung mit übernehmen. Eintretende Vakanzen soll die verbleibenden Kommissare nicht verhindern, die Pflichten und Rechte des Kommissariats auszuüben.

Sekt. 12 regelt die Befugnisse des Kommissariats zur Ueberwachung der Geschäftsverwaltung der öffentlichen Frachtführer. Letztere und deren Vertreter und Beamten sind verpflichtet, jede geforderte darauf bezügliche Auskunft zu geben; Bücher und Schriftstücke aller Art vorzulegen und die zuständigen Kreisgerichte der Vereinigten Staaten müssen das Kommissariat auf dessen Anrufung durch Erlass von Strafbefehlen nöthigenfalls unterstützen. Der Einwand, dass ein befragter Zeuge durch seine Aussage seine kriminelle Strafbarkeit bekennen würde, berechtigt denselben nicht zur Verweigerung seines Zeugnisses; doch darf letzteres gegen eine solche Person auch nicht benutzt werden zu deren kriminalgerichtlichen Verfolgung.

Sekt. 13 bestimmt, dass jede Person, Firma, Gesellschaft u. s. w. sich wegen der in diesem Gesetz verbotenen Handlungen oder Unterlassungen öffentlicher Frachtführer an das Kommissariat wenden darf. Dieses hat in Kürze die bezüglichen Thatsachen festzustellen und die angeschuldigte Ver-

waltung u. s. w. unter Mittheilung hiervon zur Zufriedenstellung des Beschwerdeführers aufzufordern oder binnen einer zu stellenden Frist ihre Einwände geltend zu machen. Wenn ein solcher Frachtführer binnen der gestellten Frist dem behaupteten Uebelstand abhilft, wird er von Verantwortlichkeit gegenüber dem Beschwerdeführer nur in der einzeln zur Sprache gebrachten Gesetzesverletzung befreit. Wenn der Frachtführer binnen der gestellten Frist dem Verlangen nicht nachkommt oder sonst ein Grund zu einer Untersuchung vorliegt, ist letztere vom Kommissariat vorzunehmen; dasselbe muss geschehen auf Anträge von Kommissarien der Einzelstaaten oder Territorien.

Die Abweisung einer Beschwerde aus dem Grunde, dass eine unmittelbare Schädigung des Beschwerdeführers nicht vorliege, ist unzulässig.

Nach Sekt. 14 hat das Kommissariat über jede stattgehabte Untersuchung einen ausführlichen schriftlichen Bericht zu den Akten zu bringen, welcher die ermittelten der getroffenen Entscheidung zum Grunde gelegten Thatsachen, diejenige Empfehlung, welche dem angeschuldigten Frachtführer und den Bescheid, welcher dem Beschwerdeführer ertheilt ist, enthalten muss. Beide Theile müssen Abschrift des Berichts erhalten.

Sekt. 15. Wenn das Kommissariat bei einer Untersuchung durch Zeugenaussagen oder andere Beweismittel eine Verletzung dieses Gesetzes bezw. die Beeinträchtigung des Beschwerdeführers oder anderer ermittelt, so hat es sofort von seinem Bericht dem schuldigen Frachtführer Abschrift mit der Aufforderung zuzusenden, binnen einer festzusetzenden Frist die Beschwerdepunkte zu beseitigen bezw. den Benachtheiligten zufrieden zu stellen. Ueberzeugt sich das Kommissariat nach Fristablauf davon, dass dieser Aufforderung Genüge geleistet ist, so hat es hierüber Nachricht zu den Akten zu bringen und den beschuldigt gewesenen Frachtführer von fernerer Verantwortlichkeit für die fragliche Gesetzverletzung zu entbinden.

Sekt. 16. Verweigert oder vernachlässigt dagegen ein Frachtführer, der Aufforderung (Sekt. 15) nachzukommen, so ist es Pflicht des Kommissariats und steht auch jedem dabei Betheiligten zu, in einer kurzgefassten Beschwerde sich an das (nach den näheren Bestimmungen) kompetente Bezirksgericht zu wenden. Dies hat in abgekürztem Verfahren und in der näher angeordneten Weise die Nichtbeachtung der Aufforderung des Kommissariats festzustellen und unter Festsetzung einer Strafe bis 500 D. für jeden Uebertretungsfall die Durchführung jener Aufforderung zu erzwingen. Die Strafe ist nach Festsetzung des Gerichts entweder dem Geschädigten oder an das Gericht zu zahlen. Bei Streitgegenständen von 2 000 D. oder mehr kann jede der Parteien auch die Entscheidung des obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten anrufen; doch hält dies die Vollstreckung der erstinstanzlichen Entscheidung nicht auf.

Sekt. 17 handelt von der Geschäftsführung des Kommissariats.

Sekt. 18 setzt das Jahres-Diensteinkommen jedes Mitgliedes desselben auf **7 500 D.** (= 31 500 ℳ), das des anzustellenden Sekretärs auf **3 500 D.** (= 14 700 ℳ) fest. Das Kommissariat stellt das sonst noch nöthig erscheinende Beamtenpersonal an und bestimmt dessen Einkommen.

Diese Sektion enthält auch die Bestimmungen bezüglich der Zeugengebühren, der Reisekosten u. s. w. der Mitglieder und der Beamten des Kommissariats u. s. w.

Sekt. 19 verordnet, dass Washington der Sitz des Kommissariats sein soll. Doch kann dasselbe, wenn ihm dies zweckmässig erscheint, auch in anderen Städten der Union Sitzungen abhalten und dazu eines oder mehrere Mitglieder deputiren.

Sekt. 20 autorisirt das Kommissariat, Jahresberichte von allen öffentlichen Frachtführern zu fordern, die Form derselben und die Fristen zur Einrichtung festzusetzen, ebenso Beantwortung spezieller Fragen zu verlangen. Die Berichte sollen jedenfalls folgende Angaben enthalten: Betrag der ausgegebenen Aktien und des darauf eingezahlten Betrages, sowie die Art der Einzahlung; die bezahlten Dividenden; den Ueberschussfonds und die Zahl der Aktionäre; die fundirten und schwebenden Schulden und die dafür gezahlten Zinsen; Kostenbetrag und Werth des Eigenthums; Zahl der Beamten und Diensteinkommen jeder Klasse derselben; Betrag der im Jahre für Verbesserungen gemachten Ausgaben; Art der Verwendung und der Verbesserungen; Einnahmen aus jedem Zweige des Geschäfts und jeder sonstigen Quelle; Betriebs- und andere Ausgaben; Gewinn-Ueberschuss oder Verlust; eine vollständige Darlegung der finanziellen Gebahrungen während des Berichtsjahres einschliesslich einer Bilanz.

Die Berichte sollen auch enthalten Angaben über Transportpreise und über die Regulirung derselben; Abkommen u. s. w. darüber mit anderen Frachtführern, soweit dies das Kommissariat verlangt. Das Kommissariat kann auch einen Termin festsetzen, von dem ab alle solche Berichte nach einem gleichmässigen Muster erstattet werden müssen.

Sekt. 21. Das Kommissariat hat an oder vor dem 1. Dezember jeden Jahres einen Jahresbericht an den Staatssekretär des Innern zu erstatten, welcher denselben dem Kongress einzureichen und in gleicher Weise, wie bei ähnlichen an das Departement des Innern zu erstattenden Berichten, für Veröffentlichung des Inhaltes zu sorgen hat.

Dieser Bericht muss alle von dem Kommissariat gesammelten Angaben enthalten, welche dasselbe als werthvoll erachtet bei Fragen über den Gang des Handels und Verkehrs, und diejenigen Empfehlungen gesetzlicher Einrichtungen oder Aenderungen, welche dem Kommissariat angemessen erscheinen.

Sekt. 22. Dies Gesetz ist nicht anwendbar bezüglich unentgeltlich oder zu ermässigten Preisen auszuführender Transporte für die Vereinigten Staaten, einzelne Staaten oder Gemeinden, oder nach oder von Ausstellungen bezw. Messen; auf Meilen- oder Retourbillets; auf ermässigte Billets für Geistliche; auf Freifahrt- oder ermässigte Billets für eigene oder fremde Bahnbeamte.

Das Gesetz soll ferner nicht Einfluss haben auf schon schwebende Streitsachen.

Sekt. 23. Eine Summe von **100 000 D.** ist bestimmt zur Ausführung des Gesetzes während des Rechnungsjahres, endigend mit dem 30. Juni 1888.

Sekt. 24. Die Bestimmungen der Sektionen 11 und 18, betreffend die Ernennung der Kommissarien und die Organisation der eingesetzten Behörde sollen sofort, die übrigen Bestimmungen **60** Tage nach Annahme des Gesetzes in Kraft treten.

Gegen den Inhalt einzelner wichtiger Bestimmungen des voraufgeführten Gesetzes sind und werden laut der „Railr. Gaz.“ — welcher auch der vorstehende Auszug entnommen ist — erhebliche Bedenken geltend gemacht. Dieselben beziehen sich namentlich zunächst auf Sektion 4, wonach die Erhebung eines höheren Gesammtbetrages für eine kürzere, als für eine längere Strecke derselben Linie für gleichartige Transporte als ungesetzlich erklärt wird (die sogenannte long and short haul clause). Man sieht die Fassung für sehr vieldeutig an und meint, dass dieselbe schon bald nach der Einführung des Gesetzes gerichtliche Entscheidungen über die Absicht desselben nothwendig machen und jene Bestimmung, je nach dem Ausfall solcher Entscheidungen, entweder werthlos machen oder eine völlige Umwälzung der bestehenden Verhältnisse zur Folge haben werde. Letzteres besonders dann, wenn die Auslegung dahin ginge, dass im Lokalverkehr keine höheren Sätze als im direkten Verkehr derselben Bahn zulässig seien.

Dagegen besteht keinerlei Zweifel über den Sinn der ferner heftig angegriffenen Sektion 5, wonach Konkurrenz- und Theilungsverträge (pools) kurzweg verboten und als ungesetzlich erklärt, also auch nicht einmal mit Genehmigung des Kommissariats zugelassen werden. Diese Bestimmung, gewiss eine Folge der schweren Schäden, welche die pools bisher für das öffentliche Wohl herbeigeführt haben und der deshalb im Publikum herrschenden Ansicht von deren Verwerflichkeit, wird bei strenger Durchführung die Verwaltung der Bahnen unter den nun einmal bestehenden Verhältnissen ungemein schwierig machen. Gegen das Verbot der pools wird u. a. angeführt, dass auch in anderen Ländern, selbst dort, wo das Staatsbahnsystem vorherrsche, z. B. in Belgien und Deutschland, Verkehrsleitung und Theilungsverträge nicht entbehrlich seien, wie auch dort Unterschiede zwischen den Einheits-Beförderungssätzen für direkte und lokale Verkehre hätten beibehalten werden müssen. „Und“ — so führt das gedachte Blatt aus — „glaubt etwa der Kongress, das durchzusetzen, was selbst einem Bismarck nicht gelungen ist, oder dass die polizeiliche Gewalt der Vereinigten Staaten über Privatbahnen kräftiger sich erweisen wird, als diejenige Europäischer Monarchien über ihre Staatsbahnen?“

Mögen aber auch einzelne Bestimmungen des Gesetzes ergänzungs- bezw. besserungsbedürftig sein, unzweifelhaft wird die Thatsache der Einführung einer gesammtstaatlichen Ueberwachung des Geschäftsverkehrs der bis jetzt so ziemlich souveränen Bahnverwaltungen für die Gesammtheit von segensreicher Wirkung sein. Ob dies mehr oder weniger der Fall, wird freilich sehr davon abhängen, wie die Ausführung gehandhabt wird und ob die richtigen Männer zu dem unzweifelhaft sehr schwierigen, mühevollen und umfangreichen Geschäft gefunden werden, welches von 5 Kommissaren kaum zu bewältigen sein wird.

H.

Südamerikanische Eisenbahnen.

Eisenbahnen in Ecuador.

Die Republik Ecuador ist in dem Gange der Entwickelung, welcher in den letzten Jahren den Südamerikanischen Republiken eigen gewesen ist, zurückgeblieben. Ausser einer kleinen, unbedeutenden Strecke von 40 Miles Länge besitzt sie bis jetzt keine einzige Bahn, obwohl die Hauptstadt Quito eine auf 80 000 geschätzte Einwohnerzahl hat und nur etwa 200 km von der Küste entfernt liegt.

Die Schwierigkeiten des Baues durch die dazwischen liegenden bergigen Gegenden haben wohl seither Unternehmer abgeschreckt; aber durch in neuester Zeit auf Staatskosten gemachte Vorarbeiten ist nun doch eine geeignete Linie von dem Tafelland aus, auf welchem Quito liegt, nach dem Hafen von San Lorenzo im nördlichen Theile von Ecuador, ermittelt, zwei Amerikanische Ingenieure, Finley und Wiswell, haben zu der Ausführung eine Konzession erhalten und sind damit beschäftigt, in Newyork das erforderliche Kapital zu beschaffen.

Nach Inhalt der Konzession garantirt die Regierung von Ecuador eine Beihilfe, gleichkommend einer Verzinsung von 6 pCt. auf 27 000 D. für das Kilometer, welche durch Anweisung auf die Zolleinnahmen jenes Hafens, dessen bedeutende Entwickelung man nach Ausführung der Bahn erwartet, gesichert sein soll.

Gleichzeitig mit Ertheilung dieser Konzession hat der Finanzminister dem Kongress von Ecuador einen Plan vorgelegt zur Regulirung des Staatsschuldenwesens.

Eisenbahnen in Peru.

Nach erhaltenen Mittheilungen sollen binnen kurzem in Philadelphia Verträge abgeschlossen werden auf Lieferung der Lokomotiven und des sonstigen rollenden Materials für alle Eisenbahnen in Peru.

Es ist der Plan, die berühmten Silberminen von Cerra de Pasco, ungefähr 240 km von der Pacificküste in Höhe von 1 200' über der Meeresfläche belegen, zu erreichen. Vorgeschlagen wird, die von Henry Meiggs vor 10 Jahren begonnene Arbeit weiter zu verfolgen, also die Linie über die Anden auszudehnen und einen Entwässerungstunnel zu eröffnen, um die Silberminen Perus 150' unter der Oberfläche der jetzigen Arbeiten anzugreifen und so die grossen Wasserzuflüsse, welche seither ein ernstes Hinderniss beim Betrieb der Bergwerke gewesen sind, abzuführen. („Railr. Gaz.") H.

Vermischtes.

Französische Kohlen.

Um den Wettbewerb der Französischen Kohlen gegen die Englischen zu erleichtern, hat die Orléansbahn der ministeriellen Genehmigung neuerdings eine Reihe von neuen Tarifsätzen oder von Ermässigungen bestehender Tarifsätze unterbreitet, von deren Einwirkung auf die Hebung des Kohlenverkehrs von Saincaize man sich in den betheiligten Kreisen einen wesentlichen Erfolg verspricht.

Tägliche Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.

Die mit der Erörterung der Betriebssicherheit auf den Französischen Eisenbahnen betraute Kommission der Kammer hat kürzlich eine Unterkommission beauftragt, eine Enquete über die tägliche Dienstzeit der Beamten und Arbeiter der grossen Eisenbahngesellschaften zu veranstalten.

Berichtigung.

Die im Artikel „Personal der Englischen Eisenbahnen" in No. 14 S. 127 d. Ztg. unter Summa Verkehrsdepartement angeführte Zahl ist von 144 671 auf 149 092 zu berichtigen und unter dem Abschnitt Materialienverwalter-Departement bei der Abtheilung Arbeiter u. s. w. noch die Zahl 324 hinzuzufügen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Vom heutigen Tage ab ist der Verkehr auf den Wasser-Umschlagstellen bei Pöpelwitz und am Oderthorbahnhof hierselbst wieder eröffnet worden.

Breslau, den 5. März 1887. (488)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

An Stelle der mit unserer Bekanntmachung vom 11. November vor. Jahres No. 13593 T zum 1. Januar d. J. aufgehobenen Tarife ist ein neuer direkter Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland in Kraft getreten.

Eine zweite berichtigte Auflage desselben kann zum Preise von 80 ₰ von den betheiligten Eilgutexpeditionen, sowie von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden. (489)

Strassburg, den 27. Februar 1887.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 13. März d. J. treten im **Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn** (Tarif vom 25. März 1882) für den Getreideverkehr von den Stationen der Strecke Kowel-Lublin der Weichselbahn ausschliesslich der Station Kowel nach Danzig und Neufahrwasser auf der Deutschen Strecke Mlawa-Danzig etc. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind. Die Grenzumladegebühr ist in den qu. Sätzen enthalten.

Bedingung für die Anwendung der ermässigten Sätze ist, dass die Sendungen seewärts nach ausserdeutschen Häfen unter Erbringung des vorgeschriebenen Exportnachweises ausgeführt werden.

Auf Russischer Seite ist die Getreidefracht von den Stationen der Strecke Kowel ausschliesslich -Lublin bis Mlawa und Prostken gleichfalls ermässigt und dem Lokaltarif der Weichselbahn zu entnehmen.

Bromberg, den 4. März 1887. (490)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Mai d. J. treten zu den nachstehend bezeichneten Ausnahmetarifen für die Beförderung von **Steinkohlen und Kokes** von den diesseitigen Oberschlesischen Stationen nach Stationen Oesterreichischer und Ungarischer Bahnen die dabei bezeichneten Nachträge, welche Frachtsätze für den Kursstand der Oesterr. Banknoten von 1,55 bis 1,60 ℳ = 1 Guld. und theilweise eine Bestimmung über Ausdehnung der fraglichen Tarife auf „Steinkohlenbriquets" enthalten, bis auf weiteres in Kraft: und zwar zum Tarif nach Stationen der

Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. Nachtrag II,

Oesterr. Nordwestbahn (Strecke Wien-Znaim etc., K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Südbahn etc., Eisenbahn Wien-Aspang Nachtrag V,

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc. (Strecke Wien-Bruck a. d. L. etc. Nachtrag VI,

Galizische Carl-Ludwig, Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galiz. Linien) und I. Ungar.-Galizische Eisenbahn Nachtrag III,

Mährisch-Schlesische Centralbahn etc. Nachtrag VII,

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungar. Linie) Nachtrag III,

Arad-Temesvárer, Kaschau-Oderberger, Ungar. Nordostbahn und Ungar. Staatseisenbahnen Nachtrag II,

Oesterr. Nordwestbahn, Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr. Lokal-Eisenbahngesellschaft und Böhmischen Kommerzialbahnen Nachtrag III,

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linien) via Mittelwalde bezw. Halbstadt Nachtrag IV und

Strecke Sternberg-Wichstädtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau (Mähr. Grenzbahn) Nachtrag I.

Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 4. März 1887. (491)

Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 19 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Deutsch - Französischer Güterverkehr via Elsass - Lothringen. Am 1. Mai cr. tritt der 4. Nachtrag zu Theil I (Reglement etc.) des Deutsch - Französischen Gütertarifs vom 15. Juli 1881, welcher als solcher für Theil III des Deutsch-Französischen Gütertarifs via Elsass - Lothringen vom 1. Dezember 1885 noch gültig ist, in Kraft.

Derselbe enthält verschiedene Artikel, hauptsächlich Hölzer und Holzkohlen, welche von genanntem Tage ab nach den Tarifsätzen des Theil III nicht mehr abgefertigt werden dürfen.

Etwaige Anfragen sind an eine der betheiligten Verwaltungen zu richten.

Der Nachtrag ist von unserer Drucksachen-Kontrole gratis zu beziehen.

Strassburg, den 1. März 1887. (492)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 10. März d. J. ab wird die Station Aue in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn aufgenommen und zwar zunächst mit den in diesem Tarife für den Verkehr nach der Station Wesserling bestehenden Frachtsätzen.

Köln, den 3. März 1887. (493)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1887 ist der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen etc. von Deutschen Stationen nach Grajewo transito vom 1. Dezember 1886 herausgegeben. Derselbe enthält die Aufnahme der Station Berlin mit Frachtsätzen für Eisen etc. der II. Kategorie, anderweite Benennung der Station Daaden, Ermässigung von Frachtsätzen für Eisen etc. der II. Kategorie, bereits früher veröffentlichte Erhöhung des Frachtsatzes für Acker- sowie sonstige landw. Geräthe und Maschinen unter 5 000 kg der Station Braunschweig und Berichtigungen. Die im obigen Nachtrage enthaltene Erhöhung der Frachtsätze für Eisen u. s. w. der I. Kategorie im Verkehr mit der Station Empel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie für Eisen u. s. w. der II. Kategorie im Verkehr mit der Station Düren des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) treten erst mit dem 20. April d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags I sind bei den betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 1. März 1887. (494)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Am 20. März l. J. erscheint ein Nachtrag I zum Südösterreichisch - Ungarisch - Deutschen Tarif vom 1. Dezember 1886.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Waarenklassifikation und der Tariftabellen, ferner Berichtigungen des Haupttarifs.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai l. J. in Kraft.

München, den 28. Februar 1887. (495)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

In No. 8 des Centralblatts für das Deutsche Reich, herausgegeben am 25. Februar 1887, ist unter No. 2 eine Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 17. Februar d. J. enthalten, durch welche anderweitige Bestimmungen über die Beförderung der unter No. XXXII der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands bezeichneten fäulnissfähigen thierischen Abfälle eingeführt sind. Die bezüglichen Vorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil 1, erfahren hierdurch eine entsprechende Abänderung.

Berlin, den 3. März 1887. (496)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigseisenbahn. Die im Bayerisch-Hessischen, sowie im Badisch-Hessischen Güterverkehr zwischen Lindau einerseits und unseren Stationen andererseits bestehenden direkten Frachtsätze kommen für eine beschränkte Anzahl unserer Stationen am 15. April l. J. zur Aufhebung. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und unser Tarifbüreau.

Mainz, den 1. März 1887. (497)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Main-Neckar-Württembergischer Verkehr. Am 1. k. Mts. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Getreide etc. in Kraft.

Vom 15. April l. J. ab haben die im Nachtrag I zum Gütertarife, gültig vom 15. Januar cr., enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmtarifs 5 für Steinkohlen etc. zwischen Frankfurt a/M. (M. N.) einer- und Bretten W. B., Jagstfeld W. B. und Pforzheim W. B. andererseits nur noch für solche Sendungen Gültigkeit, welche nach den letztgenannten drei Uebergangsstationen adressirt sind und alsbald nach Ankunft mit neuen Frachtbriefen nach einer Württembergischen Station in Originalladung weiter befördert werden, oder in die Dienstkohlenlager der Württembergischen Staatsbahnen gehen.

Darmstadt, den 26. Februar 1887. (498)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Der durch Nachtrag IV zum Main - Neckarbahn - Pfälzischen Gütertarif eingeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifes No. 10 für Cement zwischen Frankfurt a/M. (Westbahnhof und Sachsenhausen) und Ludwigshafen a/R. wird vom 15. April l. J. ab auf 0,29 ℳ pro 100 kg erhöht.

Darmstadt, den 28. Februar 1887. (499)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. April l. J. gelangen für den Transport von Frachtgütern aller Art (jedoch ausgenommen solcher, welche im Sinne der reglementarischen Bestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach Romanshorn transit für Sendungen mit Bestimmung nach Südfrankreich und Spanien folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach Romanshorn transit	Francs pro Tonne
Von Bodenbach, Station der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft und der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn . .	45,00
Von Tetschen, Station der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn	45,00
Von Reichenberg, Station der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn . .	48,60

Wien, am 4. März 1887. (500)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr Russ.-Oesterr. Grenzstationen einerseits, Vorarlberg.-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. „Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide etc.“ Mit Gültigkeit vom 20. März n. St. 1887 gelangt für den rubrizirten Verkehr ein Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc. zur Einführung, welcher direkte Frachtsätze zwischen den Russisch-Oesterr. Grenzstationen Podwoloczyska trans., Brody trans., Sokal trans., Krystynopol trans., Rawa ruska trans. und Zuczka trans. und den Vorarlberg-Schweizerischen Grenzstationen Bregenz, Buchs, Lindau (Oesterr. und Bayer.) und St. Margarethen und solche für leere Säcke von den Stationen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen nach den vorgenannten Russisch - Oesterr. Grenzstationen enthält.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. Oe. W. käuflich bezogen werden.

Wien, den 2. März 1887. (501)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Oesterr. - Südwestruss. Grenzverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen etc. von den Stationen der westlichen K. K. Staatsbahnlinien nach Südwestrussland. Mit Gültigkeit vom 20. März n. St. 1887 gelangt für den rubrizirten Verkehr ein Ausnahmetarif für den Transport von Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren, dann von Eisen und Stahl, dann landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen im Verkehre von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) nach Podwoloczyska trans., Brody trans., Sokal trans., Husiatyn trans. und Zuczka trans. für Sendungen nach Südwestrussland zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 0,10 fl. käuflich bezogen werden.

Wien, am 2. März 1887. (502)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn, zugleich Namens der betheiligten Eisenbahnen.

3. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

Loos I.: 6 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven nebst Tendern und 1 Satz Reservestücken,
„ II.: 3 Stück dreiachsigen Normal-Tender - Lokomotiven für Nebenbahnen,

unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" versehen, portofrei bis zu dem auf den 21. März 1887, Mittags 12 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau hierselbst einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im genannten Büreau in den Geschäftsstunden, von 8–3 Uhr, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ. unfrankirt bezogen werden.

Altona, den 5. März 1887. (503)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Makulatur. Die im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg aufkommende Makulatur, welche in den letzten Jahren durchschnittlich jährlich ungefähr 100 000 kg betrug, soll im Wege des Meistgebots, zunächst auf 1 Jahr, verkauft werden. Die Makulatur muss zum grösseren Theile eingestampft werden. Bedingungen und eine Nachweisung der in den letzten Jahren zum Verkaufe gekommenen Mengen liegen im diesseitigen Sekretariat hierselbst, Fürstenstrasse No. 1—10, Zimmer No. 3, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 65 ₰ bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf den Kauf von Makulatur" bis zu dem am

Mittwoch, den 30. März 1887, Vormittags 11 Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude, Fürstenstrasse 1—10, Saal No. 32, stattfindenden Termine versiegelt und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden. Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 13. April 1887 ab.

Magdeburg, den 2. März 1887. (504)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 20. 1887.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 182 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 14.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. März 1887.

Dieser Nummer liegt No. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das Hebesystem Gonin.

Vor etwa 10 Jahren trat L. Gonin, Ingenieur in Lausanne, mit einer von ihm erdachten neuen Einrichtung zur senkrechten oder geneigten Hebung mittels Luftdrucks an die Oeffentlichkeit und hatte das Glück, in alsbald zu Genf angestellten praktischen Versuchen einen aus namhaften Sachverständigen gebildeten Beurtheilungsausschuss von der Verwerthbarkeit seiner Erfindung zu überzeugen. Seitdem hat der Erfinder nicht nachgelassen, im Verein mit anderen tüchtigen Kräften an der Verbesserung und Vervollständigung des Systems zu arbeiten und auf erweiterte Verwerthung desselben zu sinnen. Als Ergebniss dieser Bemühungen ist zu verzeichnen, dass das Hebesystem Gonin, welches jetzt nicht allein für Luftdruck-, sondern auch für Wasserdruckbetrieb ausgebildet ist und sowohl zur Förderung von Zügen auf steilen Eisenbahnrampen oder von Schiffen auf geneigten Ebenen zwischen Kanälen verschiedener Höhenlage als auch zum Betriebe von Aufzügen in Gebäuden Anwendung finden kann, im Oktober vorigen Jahres auf der internationalen Ausstellung zu Liverpool mit einer Preisertheilung ausgezeichnet worden ist.

Die allgemeine Einrichtung des Hebesystems Gonin zur Förderung in wagerechtem bis senkrechtem Sinne ist folgende. In einer starken, der ganzen Länge nach oben aufgeschlitzten eisernen Röhre ist ein verschiebbarer Kolben angebracht, mit welchem eine durch den Längenschlitz hindurchreichende Kolbenstange fest verbunden ist. Um den Kolben mittels Luft- oder Wasserdrucks vorwärts treiben zu können, ist es erforderlich, gleichzeitig den ganzen Röhrenschlitz vom Kolben an rückwärts, also auf die ganze Länge des unter Druck befindlichen Rohrtheiles, dicht zu verschliessen. Dies geschieht mittels eines Ventilbandes aus Leder, dessen keilförmiger Rücken in den entsprechend gestalteten Röhrenschlitz genau passt und sich um so fester in denselben hineinpresst, je stärker der Innendruck ist. Das Ventilband ist zu seiner Verstärkung in geschlossenem, angepresstem Zustande, zugleich auch zum Schutz gegen die Reibung mit dem Kolben sowie zur leichteren Führung über Leitrollen, auf der Unterseite mit einem Flacheisen bewehrt. In ungeschlossenem Zustande hängt das Band mittels einzelner Verbindungsbolzen an einem zweiten, obern Flacheisen, welches so lange, als kein Druck in der Röhre ist, auf den flachen Rändern des Schlitzes aufruht und denselben somit deckt.

Wird aber der Kolben durch Luft- oder Wasserdruck vorgetrieben, so wird das der Länge nach biegsame und für gewöhnlich an den oberen Flacheisen hängende Ventil durch an der Zugstange befestigte Leitrollen in die Höhe gehoben, um gleich darauf durch den Kolben selbst (bei dessen Durchgange) hermetisch schliessend in den Röhrenschlitz gepresst und in dieser Lage durch den hinter dem Kolben herrschenden Druck so lange erhalten zu werden, als es für die Bewegung des Kolbens erforderlich ist.

Um nun mittels des verschiebbaren Kolbens eine Zugförderung zu bewirken, ist an die mit letzterem fest verbundene und durch den Röhrenschlitz hinaufgeführte Stange ein kleiner, mit Zug- und Stossvorrichtung versehener Wagen angeschlossen, der auf einem über der Röhre selbst angebrachten schmalspurigen Schienenstrange läuft und an welchen die zu befördernden Fahrzeuge angekuppelt werden.

Es ist klar, dass es vor allem auf die Dichtigkeit des Ventilverschlusses ankommt. Dieselbe hatte sich schon bei den im Jahre 1876 zu Genf stattgefundenen Versuchen als vollkommen ausreichend erwiesen, so dass die seitens der Regierung von Waadt zur Beurtheilung des Systems abgeordneten Sachverständigen sich zu Gunsten desselben aussprachen und die Veranstaltung weiterer Versuche empfahlen. Letztere wurden demgemäss, nachdem inzwischen an Ventil und Kolben Verbesserungen ausgeführt waren, im Jahre 1879 wiederholt, wobei der Kanton Waadt einen beträchtlichen Theil der Kosten auf sich nahm. Den am 11. Oktober genannten Jahres mit einem Rohre von 40 m Länge und 0,25 m Durchmesser vorgenommenen Hauptversuchen wohnten ausser mehreren Ingenieuren der damalige Bundesrath und jetzige Minister Bavier sowie die Regierungsräthe de Crousaz und Berney bei. Die Proben lieferten, wie die „Schweizerische Bauzeitung" mittheilt, das Ergebniss, dass im Mittel der gesammte Druckverlust nur 5,1 pCt. betrug und somit eine Nutzwirkung von 94,9 pCt. erzielt wurde. Im besondern wurde ermittelt, dass bei einem Drucke von 10 Atmosphären der Verlust an Luft, welche durch das bei dem Versuchsrohre zur Anwendung gebrachte Bandventil von 90 mm Breite entwich, nur etwa 2,5 — 3 pCt. betrug und sich im allgemeinen mit der Vergrösserung des Druckes im Rohre verminderte.

Soll der Betrieb mit Druckwasser anstatt mit Druckluft geschehen, so ändert sich an der ganzen Einrichtung nur der Kolben. Dieser besteht, falls Druckluft verwendet wird, aus einem gusseisernen hohlen Körper, der auf der Aussenseite mit 3 je 50 mm breiten Rinnen versehen ist, in welche Dichtungsringe aus Kautschuk und Leder eingepasst sind. Die Druckluft tritt durch 3 mit den erwähnten Rinnen in Verbindung stehende Löcher in den Kolben hinein und presst so die Kautschukringe von innen nach aussen an die Rohrwandung, wodurch ein äusserst dichter Schluss erzielt wird. Bei Verwendung von Druckwasser hingegen wird der Kolben wie ein gewöhlicher Pumpenstengel hergestellt. In jedem Falle ist der Kolben nicht ganz kreisrund, sondern oben abgeflacht, um das Bandventil durchzulassen.

Nach Gonin's Ansicht wäre der Betrieb mit Luftdruck vorzugsweise zur Ueberwindung von Steilrampen auf Eisenbahnen anstatt der Vorspannmaschinen, ferner zur Vermehrung der Zugkraft in langen Tunnels sowie für Grubenbahnen und Schachtaufzüge, der Betrieb mit Wasserdruck dagegen besonders für Aufzüge in Gebäuden sowie zur Schiffsförderung auf geneigten Ebenen am Platze. — Beim Luftdruckbetriebe auf Eisenbahn-Steilrampen soll das System hauptsächlich zur Unterstützung der Anhaftungskraft der Lokomotive dienen, wozu sonst meist die Zahnstange benutzt wird. Bei Ankunft an der Steigung soll der Zug entweder an den Kolbenwagen angehängt oder von diesem geschoben werden. Ein nicht unwesentliches Bedenken scheint uns aber bei dieser beabsichtigten Unterstützungsthätigkeit in der Schwierigkeit zu liegen, die Geschwindigkeiten der Zugmaschine und des Kolbenwagens in eine gehörige Uebereinstimmung zu bringen.

Als wirklich aussichtsvoll möchte dagegen die Benutzung des Gonin'schen Hebesystems zum Betriebe kürzerer aber stark geneigter selbständiger Eisenbahnen zu betrachten sein, und zwar nicht allein bei Anwendung von Druckluft, sondern auch besonders bei Anwendung von Druckwasser als Betriebskraft, falls letzteres billig und ausreichend zur Verfügung steht. In diesem Falle könnte der billige Wasserdruckbetrieb vielleicht mit dem für derartige Bahnen neuerdings fast ausschliesslich zur Verwendung gelangenden Seil- oder Zahnradbetriebe erfolgreich in Wettbewerb treten. Für schmalspurige Bahnen würde ausserdem noch der Vortheil einer verhältnissmässig billigen Erbauung hinzukommen, indem bei solchen die Druckröhre und deren Lager gleichzeitig für die Gleiseanlage dienen könnten, welche letztere sich wegen Fortfalls der schweren Lokomotiven ja auch erheblich leichter als sonst ausbilden liesse.

Zur Ausführung sind derartige Rohrbahnen bis jetzt nicht gekommen; doch bestehen 2 bereits ernstlich erwogene Entwürfe für die Stadt Lausanne. Der eine betrifft die Verbindung des Bahnhofes der Lausanne-Ouchybahn mit dem Platze St. François beim Grandpont. Der andere, grössere Entwurf, dessen Ausführung als besonders wünschenswerth bezeichnet wird, betrifft die Verbindung des tief gelegenen Theiles der Stadt Lausanne mit der um 27 m höher liegenden Cité, wo sich die wichtigsten Gebäude befinden und von wo aus man eine sehr hübsche Aussicht über die Stadt und ihre Umgebung sowie über den Genfer See und die Alpen geniesst. Diese schmalspurig entworfene, vorzugsweise für den Personenverkehr bestimmte Bahn soll nur 70 m lang werden, indem sie den ganzen Höhenunterschied in einer einzigen Steigung von 40 pCt. überwindet.

Bezüglich einer Verwendung des Hebesystems Gonin zur Schiffsförderung auf geneigten Ebenen zwischen Kanal-Schleusenkammern von erheblich verschiedener Spiegelhöhe ist man vorläufig ebenfalls noch nicht über Entwürfe hinausgekommen. Ein solcher ward auf Grund eines von den Ingenieuren Gonin und Huc-Mazelet genommenen Patentes für die Ausführung von Verbindungen zwischen Schifffahrtskanälen in Frankreich aufgestellt und von namhaften Französischen Kanalingenieuren sehr günstig begutachtet.

In diesem Entwurfe wird der 18 m betragende Höhenunterschied zwischen 2 Kanalkammern mittels einer geneigten Ebene vom Steigungsverhältniss 1 : 10 überwunden. Die zu fördernden Schiffe besitzen 38,5 m Länge, 5,0 m Breite und 1,8 m Tauchungstiefe; ihr Gesammtgewicht im vollbeladenen Zustande beträgt 300 t. Dieselben werden von entsprechend grossen, mit Wasser gefüllten Blechkammern aufgenommen, welche von einem auf 4 Schienensträngen laufenden Wagen getragen werden. Die Bewegung dieses Wagens, dessen Gesammtgewicht bei voller Belastung durch Wasserfüllung und Schiff etwa 700 t ausmacht, soll mittels Druckröhre, Kolben und Ventil nach dem System Gonin erfolgen. Die Dauer eines solchen Schiffstransportes wird bei 180 m Länge der geneigten Ebene auf 16 Minuten berechnet, wovon bei einer Fahrgeschwindigkeit von 0,5 m in der Sekunde nur 6 Minuten auf die eigentliche Fahrt kommen, während die übrigen 10 Minuten durch die Vorgänge beim beiderseitigen Anschluss an die Schleusenkammern in Anspruch genommen werden. An Dienstmannschaft würde hierbei nur ein Maschinist und ein Schleusenwärter gebraucht.

Dass es den Erfindern nicht ohne Ueberwindung von mancherlei entgegenstehenden Bedenklichkeiten und Schwierigkeiten beschieden sein wird, ihren Entwurf zur Ausführung gebracht zu sehen, lässt sich bei der Kostspieligkeit derartiger Schiffshebewerke und bei den ausserordentlichen Uebelständen, welche eine etwaige verfehlte Anlage derselben im Gefolge haben würde, wohl begreifen. Andererseits aber ist nicht zu verkennen, dass in dem Prinzip des Gonin'schen Hebesystems viel überzeugendes liegt, und dass es als ein erfreulicher Gewinn für die Technik und das Verkehrswesen zu betrachten wäre, wenn sich dasselbe einmal bei einem ausgeführten Werke, etwa einer kürzern Bergeisenbahn, thatsächlich bewährt haben würde.

M.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ueber das Beschwerdebuch.

Einem längeren Artikel der „Beamten-Zeitung" hierüber entnehmen wir folgende beachtenswerthe Anregungen. Die meisten Beschwerden richten sich gegen die Betriebseinrichtungen der Bahn selbst und nicht gegen das Personal. Freilich muss das Personal in erster Linie den Zorn und die Entrüstung des Publikums über sich ergehen lassen, wenn mangelhafte Bahnhofseinrichtungen, versäumte Zuganschlüsse, Wagenmangel, langsames Fahren wegen Ueberlastung des Zuges, schlechte Beleuchtung und Beheizung der Wagen und andere Missstände sich fühlbar machen.

Man findet bei keinem öffentlichen Institute, sei es nun Post, Telegraphen, Gericht, Schule, Gasthäuser oder sonst irgendwo die Einladung zur Beschwerde so oft und ostentativ bemerkbar, wie bei den Eisenbahnen. Will sich ein Reisender beschweren, so weiss er ohnedies was er zu thun hat, er braucht dazu nicht erst aufgefordert zu werden, wenn er Grund genug hat: aber zwecklose Beschwerden, die sollten nicht förmlich herausgefordert werden. Es wäre besser, wenn anstatt der bisher üblichen Beschwerdebücher sogenannte Beschwerdebogen eingeführt würden, auf welchen der Reisende seine Beschwerde schreiben könnte und welche sodann in Briefform zusammengefaltet und an die Direktion geschickt werden könnten.

Bei Beschwerden von Reisenden über das Bahnpersonal soll und muss jedoch viel mehr als jetzt der Rechtsstandpunkt respektirt werden. Der Beschwerdeführer soll, wenn möglich, nur in Gegenwart des Betroffenen seine Beschwerde vorbringen können, um demselben die Möglichkeit zu bieten, sich gegen ungerechte Beschuldigungen vertheidigen zu können. Und nur zu oft wird das Beschwerdebuch benutzt, um eine ungerechte Beschuldigung gegen einen Bediensteten aufzunehmen.

Sobald ein Reisender das Beschwerdebuch verlangt, so sollte es Pflicht des diensthabenden Beamten sein, zu fragen, zu welchem Zwecke das Buch verlangt wird. Sagt der Beschwerdeführer wegen Grobheit eines Bahnbeamten, so frage der Beamte: „Welche Worte hat der Betreffende gesprochen?" Wäre es nicht mehr möglich, den Betheiligten in Gegenwart des Beschwerdeführers zu vernehmen, so müsste von seiten des Beamten die Klausel im Beschwerdebuche angeschlossen werden: „In Abwesenheit des Angeschuldigten." Beschwerden über die Verwaltung und deren Einrichtungen sollten jedoch unverblümt und ohne jeden Anstand aufgenommen werden, weil auf diese Art die Direktion eine bessere Einsicht in die Wünsche des Publikums erhielte, als durch die oft beeinflussten Berichte der Stationen. Wird von dem Beschwerdebuche der richtige Gebrauch gemacht, so erfüllt es seinen Zweck, anderen Falles ist es nur geeignet, die Gemüther zu verbittern und eine Sachlage noch mehr zu verwirren.

Die Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn.

Im Abgeordnetenhause wurde diese Erhöhung mit bedeutender Majorität angenommen, nachdem der Ministerpräsident und provisorische Finanzminister, Tisza, die Ungarische Gesetzgebung dagegen in Schutz genommen hatte, als ob dadurch eine Verletzung der internationalen Donauakte begangen würde. Der Kommunikationsminister v. Baross hielt es nicht für nöthig, das Wort zu ergreifen, nachdem der Nationalökonom und frühere Redakteur des Eisenbahn-Fachblattes Andreas György Namens der Regierungspartei aufs wärmste für die Vorlage eintrat. Er konstatirt, dass die Schwierigkeiten des Ungarischen Staatshaushaltes in hervorragendster Weise den im Interesse der Entwicklung des Ungarischen Verkehrswesens gebrachten immensen Opfern ihre Existenz verdanken, es sei daher nur natürlich, dass die Regierung in einem Momente, in welchem die Lage eine Steigerung der Einnahmen gebieterisch erheische, in erster Reihe zur Erhöhung der Transportsteuer griff. Dieser Regierung könne man gewiss nicht den Vorwurf machen, dass sie die Produktion vertheuere; denn während in anderen Staaten die Tarife überall eine Steigerung erfuhren, wurden dieselben in Ungarn in den letzten Jahren um 40 pCt. reduzirt. Von seiten der Opposition wurde erst jüngst das Verlangen laut, die Rentabilität der Staatsbahnen zu steigern. Der Regierung standen in dieser Hinsicht nur zwei Wege offen, entweder die Erhöhung der Tarife, was jedoch unerwünscht sei, oder aber der eingeschlagene Weg der Erhöhung der Transportsteuer, der sich als der am meisten gerechtfertigte erweist.

Abänderung der Eisenbahn-Signalordnung.

Das Oesterreichische „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht eine Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. März 1887, betreffend die Herausgabe des zweiten Nachtrages zu der mit Kundmachung des Handelsministeriums vom 10. Februar 1877 veröffentlichten Signalordnung für die Eisenbahnen mit normalem Betriebe der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Die Kundmachung lautet: „Zu der laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 10. Februar 1877 am 1. Juli 1877 in Kraft getretenen Signalordnung für die Eisenbahnen mit normalem Betriebe der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ein zweiter Nachtrag hinausgegeben. Durch diesen Nachtrag werden die in der Signalordnung enthaltenen nicht obligaten Signale mit den bisherigen Nummern 51 bis 55, ferner 58 bis 61, unter Abänderung der Signalisirung der Spitze des Zuges auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier Parallelbahnen als obligat erklärt. Derselbe enthält ausserdem Signale für von einander abhängige Weichen- und Signalanlagen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten in Stationen und der Fahrten bei Bahnabzweigungen von der kurrenten Strecke, ferner für das Fahren in Raumdistanz. Dieser Nachtrag tritt am 1. Juni 1887 in Wirksamkeit. Durch den gegenwärtigen Nachtrag wird der Anhang zu der Signalordnung für die Eisenbahnen mit normalem Betriebe für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der mit Kundmachung des Handelsministeriums vom 19. Februar 1880 veröffentlichte Nachtrag 1 zu dieser Signalordnung ausser Wirksamkeit gesetzt. Der Ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikation trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Länder der Ungarischen Krone." — Dieser Erlass und Nachtrag ist im „C. B. f. E. u. D." No. 26 d. J. vollständig abgedruckt.

Begünstigungen für Oesterreichische Mühlen.

Der Handelsminister hat die Wiener Frucht- und Mehlbörse in Kenntniss gesetzt, dass er auf Grund des Ergebnisses der im Februar dieses Jahres stattgehabten Mühlenenquete einen Erlass an die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen gerichtet hat, in welchem es heisst: „Wenn auch nicht zu verkennen ist, dass der Durchführung einzelner Wünsche und Forderungen der Enquete, so z. B. der Aufhebung der Staffeltarife unter Einführung eines einheitlichen Kilometertarifes, zur Zeit noch unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen, so kann ich doch nicht umhin, die Anregung der Enquete, dass das Barême der K. K. Staatsbahnen für den Getreide- und Mehlverkehr allgemein zur Einführung gelangen möge, jenen Eisenbahnverwaltungen, welche sich dieser Massnahme gegenüber bisher ablehnend verhalten haben, auf das Dringendste zur eingehenden Erwägung zu empfehlen. Ferner ist die Forderung der Enquete, dass die Lokaltarife nicht in einem grellen Missverhältnisse zu den direkten Tarifen stehen sollen, ohne Zweifel als eine vollkommen berechtigte zu bezeichnen und lade ich daher die Verwaltungen ein, bei der Erstellung neuer Tarife auf die Beseitigung dieses Uebelstandes entsprechend Rücksicht zu nehmen. Ebenso kann ich die Frage der Anwendung eines ermässigten Reexzeptionstarifs für das von einem Mühlenetablissement bezogene Getreide beziehungsweise für das nach erfolgter Verarbeitung zur Versendung gelangende Mehl nicht als abgeschlossen betrachten. Ich gebe der sicheren Hoffnung Ausdruck, dass auch künftighin einschlägigen begründeten Wünschen der Interessenten das thunlichste Entgegenkommen von Seite der Bahnverwaltungen werde bethätigt werden. Hierbei wird auf den vom Staatseisenbahnrathe gefassten Beschluss noch besonders aufmerksam gemacht, welchem zufolge die Begünstigungen für die Mühlenetablissements den gleichen Interessenten in gleicher Weise gewährt respektive Begünstigungen für die sämmtlichen in einem Bezirke gelegenen Mühlenetablissements, nicht aber für einzelne derselben zugestanden werden sollen." Dieser Mittheilung fügte der Handelsminister in einem an die Wiener Frucht- und Mehlbörse gerichteten Erlasse weiter bei, dass das Barême der K. K. Staatsbahnen im Laufe des Jahres 1886 ausser auf den Linien der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, auch auf jenen der Buschtêhraderbahn zur Annahme gelangte, dass die Tarife für Getreide und Mehl auf der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn jenen des Staatsbetriebes entsprechen, die der Aussig-Teplitzer Bahn gegenüber den letzteren nur unwesentliche Differenzen ergeben und die Sätze der Carl - Ludwigbahn in den Einheitstaxen bei einer Entfernung über 50 km sogar billiger sind. Auch dem Wunsche, dass für Frachtbegünstigungen kein bestimmtes Minimalquantum festgesetzt werde, wird schon jetzt insofern Rechnung getragen, als die im „Centralblatt für Eisenbahn- und Dampfschifffahrt" veröffentlichten Bonifikationen für Mehl in der Regel an kein Minimalquantum gebunden sind. — In einem weiteren Erlasse an den Vorsitzenden der Direktorenkonferenz ladet der Handelsminister auf Ersuchen der Italienischen Botschaft die Bahnverwaltungen ein, für die in der Zeit vom 1. Mai bis Ende Juli dieses Jahres in Mailand stattfindende Internationale Müllereiausstellung die thunlichsten Frachtermässigungen und Transporterleichterungen zu gewähren und das Ministerium über das Ergebniss der diesfälligen Berathung ehestmöglich zu verständigen.

Vorlage der Instradirungsvorschriften bei Verbandstarifen.

Da die Instradirungsvorschriften für den Amtsgebrauch der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen bei Prüfung und Begutachtung von Verbandstarifen, sowie von damit zusammenhängenden Transportfragen, endlich auch von Parteibeschwerden geradezu unentbehrlich sind, fand sich dieselbe aus einem speziellen Anlasse laut Mittheilung des „C.-Bl. f. E. u. D." veranlasst, an eine Bahnverwaltung eine Erinnerung des Inhaltes herauszugeben, dass bei allen Verbandstarifen die bezüglichen Instradirungsvorschriften, insofern sie nicht mit den Antheilstabellen vereint zur Vorlage gelangen, sogleich nach ihrer definitiven Erstellung in zwei Exemplaren an die genannte Aufsichtsbehörde vorzulegen sind.

Kompetenz bezüglich einer Unfallsklage.

Zufolge Entscheidung der Königlich Ungarischen Tafel ist für die Klage auf Entschädigung wegen eines Unfalls gegen eine gemeinsame Eisenbahnverwaltung auch dann das Ungarische Gericht kompetent, wenn sich der Unfall auf Oesterreichischem Gebiete ereignet hat und der Kläger nach Ungarn zuständig ist. — Den Motiven zufolge ist für einen solchen Fall zwar nicht das Ungarische Unfallsgesetz (G.-A. XVIII/874), wohl aber die Bestimmung der C.-P.-O. massgebend, wonach der Kläger nicht verhalten werden kann, gegen eine auch in Ungarn domizilirende Bahnverwaltung in Oesterreich Klage führen zu müssen.

Holzentwendung in einem markirten Eisenbahnterrain.

Zufolge der Entscheidung der Königlich Ungarischen Kurie sind auch solche geringfügige Entwendungen an Holz, welche sonst als Forstübertretungen zu ahnden wären, als Diebstähle zu bestrafen, wenn dieselben auf einem von Grenzsteinen markirten, der Eisenbahn gehörigen Gebiete begangen wurden, ohne Unterschied, ob dasselbe unmittelbar zum Bahnbetriebe erforderlich ist oder nicht. — In den Motiven wird ausgeführt, dass der besondere Schutz, welchen der Staat den Eisenbahnen im Interesse der Betriebssicherheit gewähren muss, die Anwendung der äussersten Strenge bezüglich aller, wenn noch so geringfügigen Entwendungen am Bahneigenthume nothwendig macht, um so mehr wenn, wie im vorliegenden Falle, die fragliche Entfernung des entwendeten Niederholzes vom Bahngrunde Risse und Bergstürze nach sich ziehen könnten.

Die Zuschlagstara bei Steinkohlentheer-Verzollung und die Verladung alla rinfusa.

Die Uebertragung des Prinzipes der alla rinfusa-Versendung, das bei Getreide schon längst in Anwendung gekommen ist, auf Flüssigkeiten, war von jeher ein Problem, dessen Lösung im Hinblicke auf die mannigfachen Vortheile dieser Transportart lange Zeit hindurch vergebens angestrebt wurde, und welche erst neuestens gelungen ist. Seitdem Cisternenwaggons zur Benutzung gelangen, hat sich der Verkehr in Petroleum, Säuren, sogar in Wein derselben zu Transportzwecken bemächtigt, und die Reihe der Artikel, welche so transportirt werden, ist in fortwährender Erweiterung begriffen. Erst seit ganz kurzer Zeit datirt die Transportirung von Steinkohlentheer in Cisternenwaggons, hinsichtlich welches Artikels eine eben im „Reichs-Gesetzblatte" publizirte Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels eine Zuschlagstara von 18 pCt. bei Verzollung, falls der Transport in Cisternenwaggons erfolgt, festsetzt. Je entsprechender und vortheilhafter diese alla rinfusa-Versendung von Flüssigkeiten erscheint, desto mehr muss man sich gegen jene Bestimmung unseres Zollgesetzes wenden, welche verfügt, dass Flüssigkeiten nach dem Bruttogewichte zu verzollen seien. Diese Deutschland und Oesterreich-Ungarn eigenthümliche Bestimmung datirt offenbar auf eine Zeit zurück, in welcher der Cisternenwaggon-Verkehr noch nicht bekannt war, indem man sich den Transport einer Flüssigkeit ohne dazu gehörige Umhüllung nicht gut vorzustellen vermochte. Die Cisternenwaggons haben eine Bresche in die Logik dieser Bestimmung gebrochen und dem wurde auch bei der Verzollung von Petroleum in Cisternenwaggons in unserem Gesetze Rechnung getragen. Wieso man nun plötzlich wieder darauf kommt, bei der Verzollung des Steinkohlentheers eine Zuschlagstara festzustellen, kann wohl nicht aus logischen, höchstens aus fiskalischen Gründen erklärt werden. Die Tara bedeutet, wie „Dorn's Volkswirthschaftliche Wochenschrift" treffend bemerkt, in aller Welt einen Abzug vom Bruttogewichte; nur Deutschland und unsere Monarchie haben den Begriff der Zuschlagstara erfunden, dessen Anwendung geeignet ist, den Transport zu vertheuern und die so wünschenswerthe Erweiterung der Verladung in Cisternenwagen einzuschränken. Es sollten daher auch die Bahnverwaltungen gegen diese unlogische und verderbliche Zollmassregel die geeigneten Vorstellungen massgebenden Ortes geltend machen.

Erleichterung für Zuschubzüge.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat solche für die Station Jedlersee transito und Jedlersee Aufnahme der Oesterreichischen Nordwestbahn wie folgt genehmigt:

1. Die Fahrten der Verschubmaschine, resp. der Zuschubzüge zwischen den beiden Stationen sollen an keine Fahrordnung gebunden sein.
2. Die verkehrte Stellung der Maschine ist sowohl bei den Leerfahrten derselben, wie auch bei den Zuschubzügen zulässig.
3. Der letzte Wagen eines Zuschubzuges braucht kein Bremswagen zu sein.
4. Die Signalleine ist bei einem solchen Zuge nicht erforderlich, daher auch das Signal 46 „Achtung" der Signalordnung entfallen darf.
5. Bei Dunkelheit und bei gehinderter Fernsicht ist vorn an der Lokomotive und ebenso rückwärts am Tender, beziehungsweise beim Zuschubzug an der Rückwand des letzten Wagens nur eine Laterne mit rothem Licht anzubringen.
6. Die Signalisirung aussergewöhnlicher Züge durch Anbringung der Signale No. 33 und 34 der Signalordnung darf entfallen.
7. Bei der Weiterfahrt oder dem Zurückschieben eines auf der Strecke angehaltenen Zuges hat der Bote auf nur 200 m Entfernung dem Zuge voranzugehen.

Transport des Russischen Petroleums.

Die Eröffnung und Inbetriebsetzung der in Podwoloczyska errichteten Magazine und Verladungsvorrichtungen für den Versand Russischen Petroleums durch Ueberpumpung des in Russischen Waggons anlangenden Petroleums in Oesterreichische hat nur aus dem Grunde bislang nicht stattgefunden, weil die Durchführungsbestimmungen über die zollamtliche Behandlung dieses Petroleums seitens des Finanzministeriums noch nicht herabgelangt sind. Im Augenblicke hat aber auch diese Sache für die aus diesem Verkehr zu erwartenden Einnahmen keine Bedeutung, weil die diesjährige Saison für den Petroleumhandel überhaupt und den Import insbesondere jetzt zu Ende ist.

Ein neuer Transportartikel für die Galizischen Bahnen.

Bei Niepolowice nördlich von den Karpathen in Galizien sind kürzlich beträchtliche Lager von Rasen-Eisenstein aufgefunden worden. Schon jetzt werden wöchentlich 10—15 Waggons dieses Minerals verladen und ist die Hoffnung begründet, dass mit dem Aufdecken der weiteren Lager diese Transporte bedeutend zunehmen werden. Die Galizischen Bahnen, welche durch die Massnahmen der Russischen Regierung so sehr geschädigt werden, haben nun die Aussicht auf einen ziemlichen Ersatz.

Kourierzugverkehr nach Süddeutschland und Frankreich.

In der letzten Sitzung der Wiener Börsenkammer kam der „N. Fr. Pr." zufolge wieder die Einschränkung des Kourierzugverkehrs mit Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich zur Sprache. Gegen den auf der letzten Fahrplankonferenz festgesetzten neuen Sommerfahrplan hat sich bekanntlich in Süddeutschland wie nicht minder in Wien seitens der geschäftlichen Kreise eine lebhafte Opposition erhoben, nachdem durch die neue Eintheilung der Verkehr von und nach westlicher Richtung mit Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich wesentlich verzögert werden würde. Der Ausfall eines Schnellzuges würde die rechtzeitige Abfertigung der Korrespondenz, sowie das Einlangen derselben nach und von diesen Relationen in Wien um mehrere Stunden verzögern. Vor einigen Wochen sah sich die Börsenkammer veranlasst, beim Handelsministerium unter Hinweis auf die drohende Schädigung des Börsen- und Bankverkehrs gegen den neuen Sommerfahrplan vorstellig zu werden und hat gleichzeitig auch die Wiener Handelskammer zu einem parallelen Vorgehen eingeladen. Die Wiener Handelskammer hat nun beschlossen, eine Eingabe in der gleichen Angelegenheit an das Handelsministerium zu richten. In der letzten Plenarsitzung der Börsenkammer wurde dies mit dem Beifügen zur Kenntniss gebracht, dass die eingeleiteten Schritte einen Erfolg in Aussicht stellen.

Die neuen Tarife der Gotthardbahn.

Am 1. d. Mts. sind, dem „F. B." zufolge, auf der Gotthardbahn neue Tarife für den Kumulativverkehr mit anderen Bahnen in Kraft getreten. So wurde eine Ermässigung von 10 pCt. für von Oesterreich kommende und nach der Schweiz bestimmte Sendungen von Rindvieh und Schweinen zugestanden. (Bekanntlich haben auch die Oesterreichischen Bahnen für solche Sendungen die gleiche Tarifermässigung zugestanden.) Auch wurde ein eigener Tarif für Vieh- und Waarensendungen zwischen dem Sankt Gotthard und Basel eingeführt. Schliesslich wurde auch ein Ausnahmetarif für Weinsendungen in Fässern und für Traubensendungen aus dem Tessin zuge-

standen. — Unter den Ungarischen Bahnverwaltungen findet gegenwärtig eine lebhafte Diskussion darüber statt, welche weitere Ermässigungen, insbesondere für Wein zuzugestehen wären, um dieser Konkurrenz die Spitze bieten zu können.

Ein Irrthum in der Bremsfrage.

Ueber einen solchen hielt Roman Freiherr von Gostkowsky, Generaldirektionsrath der K. K. Staatsbahnen, im Eisenbahnklub einen sehr belehrenden Vortrag. Der Irrthum liege nämlich darin, dass sowohl die Oesterreichischen und Deutschen Instruktionen als auch die Massnahmen unserer exekutiven Organe von dem Grundsatze ausgehen, dass ein beladener Bremswagen wirkungsfähiger sei als ein leerer, weil der erstere stärker auf die Schienen drücken solle. Der Vortragende hat sich durch 800 Versuche auf der Lemberg-Czernowitzer- und Albrechtbahn von dem Gegentheile überzeugt, indem 780 Fälle ergeben haben, dass, so oft ein beladener Bremswagen in Bewegung war, die Anhaltedistanz grösser war als bei einem leeren Wagen, während es doch einleuchtet, dass die Auslaufdistanz bei einem beladenen Wagen eigentlich kürzer sein sollte. Zur Erklärung dieses als Trugschluss zu bezeichnenden Widerspruches untersucht der Vortragende nun durch was für Vorgänge und durch welche Reihe von Manipulationen es erzielt werde, dass aus dem rollenden Wagen ein gleitender wurde, und wie gross der Druck auf die Bremsklötze sein müsse, damit dieser Druck bewirke, dass die rollende Reibung eine gleitende werde. Er gelangt, einem hierüber dem „C. B. f. E.“ entnommenen Aufsatze, nach einer Reihe von ziffermässigen Darstellungen zur Schlussfolgerung, dass der Druck auf die Bremsklötze eine Funktion des Gewichtes des Wagens sei. Der Hauptpunkt des Irrthums liege nun darin, die Bremsen nach dem Bruttogewicht des Wagens berechnen zu wollen. Die Anzahl der Bremsen sei zu bestimmen nach dem Drucke, welcher auf die Bremsklötze ausgeübt werde. Der Irrthum, den man begehe, bestehe darin, dass man immer spreche von dem Gewichte der Bremswagen, anstatt vom Bremsgewicht zu sprechen, d. h. von Gewichte, welches zur Bremswirkung gelange. Unsere Bremsen sollten so eingerichtet sein, dass der Bremsdruck mit der Geschwindigkeit falle, dass, je langsamer der Wagen rolle, desto geringer der Druck sei, um den Wagen zu bremsen.

Personalien.

Die Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen hat den Blättern folgendes Communiqué zugesendet: „Bekanntlich ist im Juli vorigen Jahres der Hofrath Sigmund Ritter v. Steingraber, Vorstand der Abtheilung für Gütertarif-Angelegenheiten bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, gestorben und wurde die Leitung dieser wichtigen Abtheilung interimistisch dem K. K. Regierungsrathe Dr. Franz Liharzik anvertraut, welcher bis dahin als Vorstand der Abtheilung für den Transport- und Reklamationsdienst und vormals als Generalsekretär der Erzherzog-Albrechtbahn fungirt hatte. Dr. Liharzik hat sich seither auf dem schwierigen Posten so bewährt, dass sich der Herr Handelsminister veranlasst gefunden hat, ihn nunmehr zum definitiven Vorstande der Tarifabtheilung zu ernennen, und wurde diese Ernennung dem ständigen Beirathe in der letzten Sitzung offiziell zur Kenntniss gebracht.“

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der Geldmarkt ist wieder von neuen Sorgen bedrückt; der blutig unterdrückte Aufstandsversuch in Bulgarien, die von unserem Minister des Aeussern in der Delegation bei der Begründung des auch bewilligten Militärkredites von 52½ Millionen Gulden, die Aussicht auf neue Steuern und die fortgesetzten Rüstungen der Mächte wurden in ihrer Rückwirkung auf die Börse nicht durch die Friedensäusserungen der Deutschen Thronrede paralysirt. Trübe ist die Stimmung; Anlage und Spekulation ziehen sich zurück und doch zeigt ein Blick auf die Einnahmeausweise der Bahnen, dass der Tiefpunkt des Niederganges überschritten ist: diese erfreuliche Wahrnehmung wird auch von der nächsten Zukunft nicht desavouirt werden. Dessen ungeachtet sind fast alle marktgängigen Bahnaktien im Rückgange; so notiren Carl-Ludwigbahn 197.50, Nordwestbahn 157.50, Elbethal sogar 142, Staatsbahn 237 und Südbahn 87.25. Nur Ferdinands-Nordbahn (2373) erfreut sich wieder, wie man sagt, wegen fortgesetzter Ankäufe seitens der Rothschildgruppe, einer ziemlichen Steigerung.

Aus Sachsen.

Ankauf von Dresden-Elsterwerda.

Beide Kammern des am 2. März eröffneten ausserordentlichen Sächsischen Landtages haben nach Vorschlag ihrer Finanzdeputationen den Ankauf der Strecke Dresden-Elsterwerda nach Massgabe des zwischen Preussen und Sachsen abgeschlossenen Vertrags vom 24. Januar d. J. einstimmig genehmigt.

Der in der 2. Kammer von einem Abgeordneten geäusserte Wunsch, dass an Stelle der projektirten Gleisverbindung zwischen der Leipzig-Dresdener und Berlin-Dresdener bei der Kreuzung nächst Coswig eine solche von Grossenhain nach Langenberg (zwischen Pristewitz und Riesa) in Verlängerung der in Aussicht stehenden Linie Bautzen-Kamenz-Grossenhain ausgeführt werden möge, wurde vom Herrn Finanzminister als wenig praktisch zurückgewiesen, zumal ihm auch von dem Plan, eine Bahn von Kamenz nach Grossenhain zu bauen, nichts bekannt sei.

Auf eine Anfrage wegen des Reichs-Eisenbahnprojektes erklärte der Herr Finanzminister, dass dasselbe seit Jahren nicht wieder aufgetaucht sei und die Stellung der Regierung in dieser Frage die gleiche sei, wie bisher. Im übrigen werde der vorliegende Ankauf, welcher den Werth des Sächsischen Eisenbahnnetzes wesentlich erhöhe, die Ausführung des Projektes kaum näher bringen.

Von einem Dresdener Abgeordneten wurde der Wunsch nach Errichtung eines Bahnhofs oder wenigstens einer Haltestelle mit Güterverkehr in der Wilsdruffer Vorstadt (in Dresden) geäussert.

Wie der Herr Finanzminister in der II. Kammer die Vorlage als einen erfreulichen Beweis der freundschaftlichen Beziehungen bezeichnet hatte, welche zwischen den Regierungen Preussens und Sachsens beständen, so wurde auch von einem Mitglied der I. Kammer ausgesprochen, dass die Haltung Preussens in der vorliegenden Frage sehr angenehm berührt habe und dies um so mehr, als es in jetziger ernsten Zeit von besonderer Bedeutung sei, wenn die Deutschen Staaten einmüthig zu einander ständen.

Mügeln-Wermsdorf-Nerchau-Trebsen.

Nach neuerer Bestimmung soll die dritte Schiene, welche bisher zur Fortsetzung der schmalspurigen Sekundärbahn Mügeln-Nerchau-Trebsen auf dem Bahnkörper der Muldenthalbahn bis Wurzen und zwar nur für den Personenverkehr in Aussicht genommen war, nicht zur Ausführung kommen. Die erwachsenden Kosten würden auch voraussichtlich mit den zu erlangenden Vortheilen in keinem rechten Verhältnisse gestanden haben.

Transportmittel der Sächsischen Staatsbahnen.

Nach dem Stande vom 1. Januar 1887 besitzen die Sächsischen Staatsbahnen 738 Lokomotiven für Normalspurbahnen, 27 Tendermaschinen für schmalspurige Bahnen und 564 Tender. Weiter sind vorhanden: 3 sechsrädrige Dampfomnibusse (Thomaswagen), 2115 Personenwagen, 342 Passagier-Gepäckwagen, 7174 bedeckte und 13311 offene Güterwagen (darunter 1286 für einfache und 12025 für doppelte Ladung) allenthalben normaler Spurweite. Für die Schmalspurbahnen existiren 98 Personenwagen, 11 Passagier-Gepäckwagen, 64 bedeckte und 301 offene Güterwagen.

Unter den normalspurigen Güterwagen befinden sich auch 108 Wagen, welche im Eigenthum Privater stehen, nach aussen hin aber ganz so wie die eigenen Wagen der Verwaltung behandelt werden. Diese Privatwagen sind meist für spezielle Transportzwecke gebaut (so 33 Wagen für Bier, mehrere für Schwefelsäure, Theer, Dünger u. s. w.).

Aus Italien.

Betriebsergebnisse.

Sicilische Bahnen. Aus den jetzt vorliegenden Angaben für die Ergebnisse Juli 1885/Juni 1886 ist zu entnehmen:

Linie im Betrieb	mittlere Betriebslänge		mittlerer Ertrag für das Kilometer		somit
	1885/6 km	1884/5 km	Rechnungsjahr L.	Vorjahr L.	1885/6 L.
1. Messina-Catania .	95	95	17 133	18 207	— 1 074
2. Catania-Siracusa .	87	87	5 548	5 670	— 122
3. Bicocca-Caltanisetta - Canicatti - Caldare	166	166	15 428	16 654	— 1 226
4. Palermo-Porto Empedocle	151	151	15 121	15 794	— 373
5. Roccapalumba - Sa. Caterina	56	50	1 627	1 823	— 196
6. Canicatti-Licata .	50	50	6 724	6 989	— 265
7. Siracusa-Noto . .	8	—	4 210	—	+ 4 210
	613	599	—	—	—

Die Mindereinnahme wird den Einflüssen der Choleraepidemie und dem Tarifnachlass zugeschrieben, bei der Linie

zu 3 ausserdem der Ablenkung von Gütern auf den inzwischen bei der Linie zu 5 eröffneten, den Weg abkürzenden Tunnel von Marianopoli. Die Gesammtzahl der Reisenden betrug 1 804 308 (gegen 1 726 998 des Vorjahres) und die Einnahme dafür 3 260 510 L. (gegen 3 253 652 L.), also bezw. 4,48 pCt. und 0,21 pCt. mehr. Gepäck und Hunde brachten ein 71 828 L. (gegen 67 032 L. im Vorjahr). An Eilgut wurden befördert: 142 187 Centner Gut aller Art, 8 940 681 L. an Geld und Werthstücken, 66 Fahrzeuge und 49 Stück Vieh; diese brachten ein 338 576 L. gegen 359 722 L. im Vorjahr. An Frachtgut wurden 7 394 497 Centner (7 449 615 Centner) befördert, welche 3 572 579 L. einbrachten, d. h. eine Verminderung der Einnahme um 11,82 pCt. aufwiesen. Gesammteinnahme war 8 119 975 L., Gesammtausgabe 7 663 854 L. (auf das Kilometer 10 229 L.), somit Reinertrag 456 121 L. Dieser wurde wie folgt verwendet: Rücklage zum ordentlichen und ausserordentlichen Reservefonds 72 806 L., Tantiemen 6 298 L., Dividende für das Anlagekapital $2^1/_2$ pCt. auf 30 000 Aktien zu 500 L., Rest mit 2 017 L. zum Uebertrag auf das neue Betriebsjahr.

Wie erheblich übrigens die im verflossenen Kalenderjahr 1885 wirksam gewesenen schädlichen Einflüsse auf den Handelsverkehr gewesen sind, erhellt aus nachstehender vergleichender Zusammenstellung der Roheinnahme für die II. Halbjahre 1885 und 1886:

II. Halbjahr	Personen L.	Gepäck, Hunde L.	Eilgut L.	Frachtgut L.	Verschiedenes L.	Zusammen L.
1886 . .	2 108 136	44 851	238 652	2 046 196	38 472	4 476 310
1885 . .	1 733 461	36 927	205 053	1 982 669	37 235	3 995 345
somit in 1886 .	+ 374 675	+ 7 924	+ 33 599	+ 63 527	+ 1 237	+ 480 965

Bahnen in Oberitalien. Am 15. bezw. 16. Februar fanden in Turin ordentliche Generalversammlungen der beiden kleinen Gesellschaften Alessandria-Novi-Piacenza und Turin-Cuneo-Saluzzo statt; erst der jetzigen Versammlung konnte der endgültige Abschluss für das Kalenderjahr 1885 vorgelegt werden. Die Bilanzen schliessen mit 23 552 612 L. bezw. 25 385 297 L. ab; für das II. Halbjahr ergibt sich ein Ueberschuss von bezw. 1 060 774 L. und von 247 446 L. Während jedoch erstere Bahn den Aktionären für das II. Halbjahr auf die Aktie an Dividende 12,50 L. (also mit den gezahlten Zinsen zusammen volle 10 pCt.) gewähren konnte, wurden bei der letztgenannten Gesellschaft an Dividende für das II. Halbjahr 1885 auf die aus dem Verkehr gezogenen Aktien nur je 11,45 L., für die im Umlauf befindlichen je 10 L. bewilligt.

Betriebseröffnungen.

Tarent-Brindisi. Am 30. Dezember 1886 wurde die Reststrecke Mesagne-Brindisi und damit die ganze zusammenhängende Linie von Neapel ab dem Verkehr übergeben. Von diesem Tage ab gelten die Stationen Brindisi und Brindisi Hafen als gemeinsam für das Mittelmeer- und Adrianetz, und zwar treten bei jeder der beiden Verwaltungen die bei ihnen gültigen Dienst- und Beförderungsvorschriften in Kraft.

Eboli-Castrocucco. Ebenfalls am 30. Dezember 1886 wurde von dieser Linie die weitere Strecke Sicignano-Sala Consilina für den Verkehr eröffnet.

Legnago-Monselice. Nachdem die am 21. Dezember 1886 erfolgte Besichtigung der Strecken Legnago-Boschi St. Anna-Montagnana ein zufriedenstellendes Ergebniss geliefert, wurde die Eröffnung für den Verkehr auf den 31. Dezember anberaumt. An diesem Tage wurden die genannten zusammen 13,7 km langen Reststrecken dem Verkehr übergeben und damit die ganze Linie eröffnet. — Die Strecke Legnago-Boschi St. Anna ist in dem bemerkenswerth kurzen Zeitraum von 14 Monaten fertiggestellt worden, obwohl sie ausser einer grossen Etschbrücke die neue Station Legnago mit den erforderlichen Baulichkeiten, die Bussèbrücke und beträchtliche Erdbewegungen in sich fasste; die neue Station Legnago wurde bereits am 28. Dezember in Betrieb gesetzt. — Die neueröffnete Strecke enthält die Haltestelle Boschi St. Anna für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden sowie die Station Bevilacqua für vollen Verkehr. Die stärkste Neigung der Restlinie beträgt 8 pro Mille.

Faenza-Florenz. Am 9. Januar 1887 fand die Eröffnung der 16,7 km langen Strecke Faenza-Fognano mit der Zwischenstation Brisighella statt; zwischen dieser und Faenza ist für später noch eine Haltestelle in Aussicht genommen. In diese Strecke fallen an grösseren Bauwerken die beiden Viadukte über die Thäler des Pontolungobaches und des Bagnobaches (7 resp. 4 Bogen) und ausserdem ein rund 170 km langer Tunnel.

Bauten und Projekte.

Valdagno-Recaoro bezw. Torre-Recoaro. Das erstere Projekt kann als endgültig aufgegeben angesehen werden, nachdem die finanziellen Verhältnisse der Englischen Gesellschaft, der Konzessionärin für den Tram Vicenza-Valdagno, ihr den Bau obiger Linie nicht mehr gestatten. Die städtischen Behörden von Recoaro haben daher den Beschluss gefasst, eine für die Stadt vortheilhaftere Linie nach Torre in Aussicht zu nehmen und bei der Provinzialbehörde sowie der Gemeinde Schio dafür zu wirken. Die Kosten (einschliesslich eines 700 m langen Tunnels) würden die der aufgegebenen Linie nicht übersteigen und der für letztere genehmigte städtische Zuschuss wäre auf die neue Linie zu übertragen, welche der Stadt eine schnelle Verbindung mit einem grossen reichen Thale und mit der Gemeinde Vicenza schaffen würde. Die Staatsregierung würde auf entsprechenden Antrag wohl geneigt sein, die für Valdagno-Recoaro in Aussicht gestellte Beihilfe auf Recoaro-Torre zu übertragen.

Lecco-Colico. Diese Linie soll laut ministerieller Entscheidung aus verschiedenen Gründen nach Typus 2 der Nebenbahnen ausgebaut werden und wird zur Zeit in dieser Hinsicht nochmals geprüft; die Kosten sind bei einer Baulänge von 39 km auf rund 20 000 000 L. veranschlagt worden.

Cuneo-Saluzzo. Der Bau der Linie ist nach dem Vertragsentwurf der Mittelmeerbahn-Gesellschaft gegen Zahlung eines Pauschbetrages von 5 600 000 L. von dieser in Ausführung zu übernehmen, was genehmigt worden ist.

Sparanise-Gaeta. Die Bauverwaltung des Mittelmeernetzes soll den Bau der Strecken Sessa-Aurunca-Formia und Formia-Gaeta nach Prüfung baldmöglichst in Angriff nehmen lassen.

Kosten von Eisenbahnbauten.

Der „Popolo Romano“ macht bei Gelegenheit einer Besprechung von Eisenbahnbauten darauf aufmerksam, um welche bedeutenden Beträge die im Voranschlage angegebenen Summen durch die wirklich aufgewendeten Kosten in unerwarteter Weise überstiegen werden. So sei Novara-Pino auf 21 Millionen Lire veranschlagt worden, koste aber 47 Millionen Lire; die Hilfslinie dei Giovi. auf 25 Millionen Lire angenommen, koste schon jetzt nicht weniger als 65 Millionen Lire; Sicignano-Sala, im Vorwege auf 27 Millionen Lire berechnet, habe, ohne noch eröffnet zu sein, über 50 Millionen erfordert u. s. w. Diese Erscheinung findet sich aber nicht etwa in einer einzelnen Gegend, sondern bei ganz verschiedenen Linien, wie nachstehende Zusammenstellung von aufs Gerathewohl herausgegriffenen Linien ergibt:

Strecke	Kostenanschlag L.	Kostenabrechnung L.
Monterono-Montenero .	4 868 980	10 916 772
Sestri-Chiaro	7 413 000	16 178 000
Bellamuro-Picerno . .	4 156 592	13 611 886
Picerno-Potenza . . .	2 525 827	7 999 927
Leonforte-Villarosa . .	4 610 000	13 012 892
Cassano-Cosenza . . .	8 789 830	14 797 066
Palermo-Girgenti . . .	15 704 785	28 782 501
Eboli-Potenza	21 956 789	38 893 394
Potenza-Metaponto . .	20 176 269	41 380 243
Leonforte-Licata . . .	24 602 450	55 601 518

Kosten des Ergänzungsnetzes. Die Linien dieses Netzes, soweit sie auf Grund der Gesetze vom 29. Juli 1879 bis zum 27. April 1885 zur Ausführung zu bringen waren, erforderten einen Aufwand von insgesammt 102 Millionen Lire, von denen 2 164 000 L. durch die betreffenden Provinzen zwangsweise bezw. freiwillig, der Rest (99 836 000 L.) seitens des Staates aufzubringen waren. Im einzelnen wurden u. a. davon bestimmt: für Bau von Eisenbahnen 1. Kategorie 49 782 057 L., für 2. Kategorie 11 622 284 L., für 3. Kategorie 12 964 720 L., für 4. Kategorie 2 338 075 L. und für Rollmaterial 8 Millionen Lire rund.

Sonstige Mittheilungen.

Gesellschaft für Nebenbahnen in Sardinien. Durch Königliches Dekret ist Giov. Marsaglia als Generaldirektor dieser Gesellschaft bestätigt worden.

Bequemlichkeitseinrichtungen für Reisende. Die Generaldirektion des Mittelmeernetzes hat mit der Firma Ant. Barbini zu Mailand ein Uebereinkommen wegen Einrichtung der Vermiethung von Polsterkissen an die Reisenden getroffen; hiernach hat diese Firma das Recht, für den Preis von 1 L. auf die Reise (ohne Ansehen der Länge derselben) solche Kissen zu vermiethen. Der Dienst mit der Ausgabe, Abnahme u. s. w. lässt sich in einfacher Weise regeln und die Einrichtung bildet unstreitig eine Annehmlichkeit für das Publikum, wird auch vermuthlich von der Verwaltung des Adrianetzes aufgenommen werden.

Das Erdbeben. Durch schleunige Entsendung von Eisenbahnbeamten und -Arbeitern des Mittelmeernetzes, soweit der Dienst es zuliess, hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten sich bemüht, den durch die Erderschütterungen schwer betroffenen Orten der Riviera seinerseits nach Möglichkeit

Hilfe zu bringen. Die auf den Linien Piemonts und Liguriens momentan abkömmlichen Mannschaften wurden, in verschiedene Abtheilungen unter Führung von Eisenbahningenieuren getheilt, ab Diano Marina und San Remo nach den besonders schwer heimgesuchten Nachbarorten Bajardo, Bussano, Castellaro, Ceriana und Pompejana vertheilt, wo sie wacker eingegriffen haben, um das Elend zu lindern.

Die Schäden der Eisenbahnlinie Genua-Ventimiglia selbst, auf welcher die Erdstösse sich besonders bemerklich gemacht haben, sind, soweit bisher zu ersehen, nicht derartig bedeutend gewesen, wie nach der Stärke der Stösse und den Verheerungen in den anliegenden Ortschaften ursprünglich angenommen werden musste. Nur das Personengebäude auf Station Diano Marina hat derart gelitten, dass es wahrscheinlich abgetragen und neugebaut werden muss. Einige andere Baulichkeiten und Wärterhäuser erhielten erhebliche Beschädigungen und wurden vorsichtshalber geräumt; die Stationen zu Savona und Ventimiglia wurden wenig beschädigt. Das Bahnaufsichts- und -Bewachungspersonal befindet sich fortwährend auf der Strecke, um etwaige noch zu Tage tretende Schäden sofort entdecken und beseitigen zu können; wo nöthig, werden für dasselbe Baracken gebaut. Auch auf den Stationen Ceva und S. Giuseppe der Linie Turin - Savona fanden sich bedeutende Beschädigungen und wurden mehrere dem Einsturz drohende Gebäude geräumt. St.

Amerikanische Korrespondenz.

Bahnbauten 1886.

Die Herausgeber von „Poor's Manual", Firma Poor & Greenough, geben nach den ihrem Geschäftshause zur Bearbeitung des „Manual of Railroads" zugegangenen Nachrichten folgende genaue Zusammenstellung der vollendeten Bahnneubauten für das verflossene Jahr: Die Gesammtzahl der ausgeführten Meilen betrug 8 648 (= 13 923 km). Ein sehr geringer Theil hiervon entfällt auf die östlichen und nördlichen Staaten, nämlich nur 41 Miles auf die New England- und 374 Miles auf die Mittelstaaten, 1 232 auf die Central-Nord-Gruppe, 1 019 auf die südliche Atlantic-, 339 auf die Missisippi-Thal-Gruppe; dagegen kommen 2 427 Miles auf die südwestliche Gruppe (1 568 allein auf Kansas und 625 auf Texas), 2 578 Miles auf die nordwestliche Gruppe (davon 826 auf Dakota, 739 auf Nebraska), endlich 638 Miles auf die Pacific-Gruppe (davon 267 auf Californien).

Die Gesammtlänge der Bahnen der Vereinigten Staaten stellt sich danach Ende 1886 auf 137 615 Miles oder 221 560 km.

Nach den von den Gesellschaften, welche noch Neubauten ausführen oder solche planen, erhaltenen Nachrichten ist zu erwarten, dass im Laufe des Jahres 1887 nicht weniger als 12 000 Miles zur Eröffnung kommen werden, sofern nicht gewaltsame Störungen hindernd dazwischen treten. Dies wird in ausgedehntem Masse Anlass zur Verwendung von Arbeitskräften geben, da der Kostenbetrag für diese Bauten auf etwa 200 000 000 D. (= 840 000 000 *M.*) geschätzt werden darf.

Aufhebung der Fahrpreise II. Klasse.

Die Bahnen westwärts von Chicago haben ihre II. Klasse-Fahrpreise aufgehoben und auch die Einstellung der Verausgabung von ermässigten Billets an Angesiedelte (land tickets) in Erwägung genommen. Der Kommissar des Central-Verkehrsverbandes hat zur Berathung hierüber eine Konferenz der Vertreter des Personenverkehr-Departements einberufen.

Durchgangsfracht auf Obst aus Californien.

Auf Ansuchen des Californischen Obstvereins u. a. hat die Southern Pacific Co. einen Spezial-Frachtsatz von 300 D. für den Wagen Obst ab Californien nach Chicago bei Zügen von mindestens 10 Wagen bewilligt, dabei soll die Transportdauer um höchstens 24 Stunden länger sein, als mit den Personenzügen.

Lebensmittel-Ausfuhr über Neworleans.

In einer zu Neworleans Ende Januar abgehaltenen Zusammenkunft von Vertretern der Fleisch - Verpackungshäuser von Kansas City und der bezüglichen Eisenbahn- und Dampfschiffslinien ist eine direkte Fracht von Kansas City nach Liverpool über Neworleans — bis dort per Bahn und von da mittelst der Harrison-Dampferlinien — vereinbart, durch welchen die gedachten Geschäfte ihre Güter um 20—25 pCt. billiger nach Liverpool schaffen können als über Newyork. Waarenspeicher zu Lagerungszwecken werden in Neworleans durch die Dampfergesellschaft gebaut werden.

Gesetzgebung im Staate Newyork.

Das Eisenbahnkommissariat des Staates Newyork hat dem Senat zu Albany zehn neue, auf das Eisenbahnwesen bezügliche Gesetzentwürfe vorgelegt, welche folgendes bezwecken:

1. Im Falle einer Verschmelzung oder eines Verkaufs von Bahnen darf das Kapital der neuen Gesellschaft das der verkauften Bahnen nicht übersteigen.
2. Kreuzung von Bahnen mit Strassen oder anderen Bahnen in gleicher Höhenlage wird verboten; für schon vorhandene derartige Kreuzungen werden Vorschriften gegeben.
3. Den Direktionen von Bahnen wird untersagt, Obligationen auszugeben oder das Aktienkapital zu vermehren ohne Zustimmung der Mehrheit der Aktionäre.
4. Festsetzung grösserer Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bezüglich der Jahres- etc. Berichte.
5. Verbot des Baues von Bahnen, ohne vorherige Bescheinigung des Kommissariats, dass solche nothwendig sind.
6. Verbot der Pachtung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen bezw. der Fusion mit solchen Bahnen.
7. Verbot der Gewährung von Rabatt an Versender, welche sich dafür verpflichten, nicht zu Wasser zu verladen.
8. Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, Schäden, welche durch Lokomotiven verursacht sind, zu ersetzen.
9. Regulirung der Einzelnheiten des Transports von Explosivstoffen.
10. Auftrag für das Eisenbahnkommissariat, bei der ersten Verausgabung von Aktien und Obligationen Baareinzahlung des vollen Nennwerths zu verlangen; Bestimmung, dass Vorrechte, Konzessions- und Verpachtungsberechtigungen nicht als Eigenthum erachtet werden sollen; endlich Verbot von Obligationsausgaben über den Betrag der Aktien hinaus.

Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft gibt davon ein Beispiel, in welch grossartigem Umfange sich einzelne Bahnen in kurzer Zeit vergrössern.

Nach einer Veröffentlichung derselben besass sie am Ende des Jahres **1875** im ganzen **1 400 Miles** Bahn in Illinois, Wisconsin, Jowa und Minnesota. Im Jahre 1879 trat sie zuerst in Dakota ein, den Siouxfluss bei Canton überschreitend. Im Juni 1882 wurde die Council Bluffs Abtheilung fertiggestellt. Während der 10 Jahre vom 1. Januar 1876—1886 wurden 3 532 Miles gebaut oder angekauft und die Gesammt-Meilenlänge belief sich danach auf **4 932 Miles**. Während des Jahres 1886 wurden zehn verschiedene Linien bezw. Verlängerungen in der Gesammtlänge von 268 Miles eröffnet und Ende 1886 verblieben noch im Bau ungefähr 600 Miles, welche im laufenden Jahre fertig werden sollen.

Die gesammte Betriebslänge Ende **1886** belief sich auf **5 201,4 Miles** (= **8 374 km**), also beinahe das Vierfache der Länge des Jahres 1875.

Zu den Neubauten gehört auch eine Brücke dieser Gesellschaft über den Missouri bei Kansas City, zu der die pneumatischen Kästen zur Gründung der 3 Pfeiler bereits versenkt sind, so dass nun das Mauern der Pfeiler beginnen kann.

Der Unfall am White River (Vermont).

Der schrecklichste Unfall in Newengland seit dem Norwalk-Zugbrückenunglück im Jahre 1853, und der schlimmste in der ganzen Union seit dem Ashtabulafalle, ereignete sich am 2. Februar d. J. auf der Central-Vermontbahn beim Uebergange über den White River, 3½ Miles nördlich von der White River Verbindungsstation. Nach dem Berichte der „Railr. Gaz." entgleiste der regelmässige nordwärts fahrende Personenzug, bestehend aus Lokomotive, 1 Gepäck-, 1 kombinirten Post- und Rauch-, 2 Tages- und 2 Schlafwagen, bei Annäherung an die Holzbrücke, etwa 50 — 60 Fuss über den gefrorenen Fluss in einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 16 km in der Stunde, die 4 letzten Wagen stürzten zur rechten Seite hinab gerade zu dem Zeitpunkt, als der Zug vollständig auf die Brücke gelangt war und kamen mit der Decke und den Seitentheilen auf das dicke Eis, wobei die meisten Insassen inmitten einer grossen Trümmermenge begraben bezw. von dem entstandenen Feuer verzehrt wurden.

Augenscheinlich war es der letzte Wagen, der zuerst entgleiste; und dieser scheint, als er auf die Brücke gelangte, weit genug vom Gleise — auf dem sich eine Sicherheitsschiene oder eine andere Sicherheitsvorrichtung dort nicht befand — abgerathen zu sein, um nach der Seite umkippen zu können, und die nächsten 3 Wagen mit sich zu ziehen. Die Lokomotive nebst den 2 Wagen nächst derselben verblieben auf dem Gleise und wurden angehalten, ehe sie über die 650 Fuss lange Brücke hinausgefahren waren. Die Nacht war ziemlich kalt — die Temperatur war in wenigen Stunden von 0 auf 35° darunter gefallen — wenn die Berichte darüber genau sind. Der Lokomotivführer und ein Theil der im vorderen Zugtheil befindlichen Personen liefen sofort nach den Trümmern, um den darin befindlichen Menschen zu helfen, es gelang ihnen aber nur wenige herauszubekommen, ehe sie von dem durch die Oefen der Wagen entstandenem Feuer vertrieben wurden und in weniger als ¼ Stunde lagen Wagentrümmer, Passagiere und Brücke verzehrt in einem fürchterlichen Scheiter-

haufen. Die Feder sträubt sich die Einzelnheiten dieses Schrecknisses zu erzählen.

Die Gesammtzahl der Passagiere und des Personals des Zuges soll sich auf 84 belaufen haben; **32 Leichen** wurden aus den Trümmern gezogen; **44 Personen sind beschädigt**, von denen 2 bald nachher gestorben sind. Die genaue Anzahl der Umgekommenen wird wohl nie bekannt werden.

Die Ursache der Entgleisung war unzweifelhaft entweder eine gebrochene Schiene oder eine gebrochene Achse, wahrscheinlicher ist das letztere. Die Mittelachse des Pullmann-Schlafwagens „Pilgrim" wurde gebrochen vorgefunden und ein Bestandtheil des Untergestells derselben lag vor der Unfallsstelle. Die Oberbeamten der Bahn werden beschuldigt, die nach vermissten Passagieren Fragenden in einer engherzigen, willkürlichen und gefühllosen Weise behandelt und mit unziemlicher Hast gestrebt zu haben, beschädigte Passagiere und Freunde der Umgekommenen sich vom Halse zu schaffen.

Der Bahnverwaltung macht man zum Vorwurf, dass — abgesehen von den verderblichen, aber noch allgemein in Amerika gebräuchlichen Wagenöfen — sich auf und vor der Brücke keine Sicherheitsschiene oder ähnliches befanden und dass die Wagen keine Sicherheitsketten hatten. Es wird aber auch betont, dass sowohl in dem kürzlich stattgehabten grossen Unfalle bei „Republic" wie auch im vorliegenden Falle das übermässige Schnapstrinken des Personals einen Theil der Schuld trage, dass diese Unfälle so verderblich geworden seien.

Vorlesungen an der Columbia Universität.

Nach dem „Verzeichniss der Vorlesungen für die im 3. Jahr Studirenden an der Schule für politische Wissenschaft am Columbia College" werden daselbst von dem Professor E. R. A. Seligman Vorlesungen über folgende Theile der Eisenbahn-Verwaltungswissenschaft abgehalten:

1. Eisenbahngeschichte, umfassend die Entwickelung der Amerikanischen und Englischen Eisenbahnen und der des Europäischen Festlandes;
2. Beziehungen der Eisenbahnen zu den Aktionären und Obligationsinhabern;
3. Beziehungen der Eisenbahnen zum Publikum;
4. Beziehungen der Eisenbahnen zu ihrem Personal;
5. Gesetzgebung, sowohl staatliche wie nationale, soweit sie bis jetzt in den Vereinigten Staaten besteht;
6. Fragen bezüglich des Staats- oder Privat-Bahnbesitzes bezw. der Verwaltung. („Railr. Gaz.") H.

Präjudizien.

v. O. **Verpflichtung des Eisenbahnfiskus nach gemeinem Recht auch ohne Verschuldung aus der Entzündung eines an der Eisenbahn stehenden Schuppens durch Lokomotivfunken. Die Nichtversicherung des Schuppens gegen solche Entzündung seitens des Eigenthümers steht der Schadenersatzforderung nicht entgegen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es lässt sich nicht annehmen, dass der Betrieb einer Eisenbahn schon an sich nothwendig eine kulpose Handlungsweise darstellt, weil der Unternehmer erkennt oder doch erkennen kann, dass die der Lokomotive entströmenden Funken einen Brand zu veranlassen vermögen. Denn alle Verschuldung beruht ihrem letzten Grunde nach auf einem Willensfehler in der Richtung, dass der Thäter freiwillig eine schädigende Handlung vorgenommen hat, obwohl er bei Anwendung der gewöhnlichen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als eine mögliche Folge seiner Handlung hätte vorhersehen können. Der Thäter muss daher in der Lage gewesen sein, die schädigende Handlung vorzunehmen oder zu unterlassen. Es bedarf aber keiner Ausführung, dass nach den Gründen, welche den Staat zur Genehmigung einer Eisenbahn veranlassen, der Betrieb als ein willkürlicher Akt in dem hervorgehobenen Sinne überall nicht aufgefasst werden kann. Von Annahme einer Verschuldung im technischen Sinne muss daher abgesehen werden, wenn durch die dem Betriebe eigenen besonderen Gefahren ein Schaden entsteht, welchen der Unternehmer als eine mögliche Folge des Betriebes und jener Gefahren vorhersehen konnte. Gleichwohl ist der Beklagte mit Recht für den von ihm verursachten Schaden verantwortlich gemacht worden. Denn wenn auch die negatorische Klage, soweit sie auf Ersatz des vor der Klageerhebung entstandenen Schadens gerichtet ist, nicht schon allein durch den objektiven Eingriff in ein fremdes Recht begründet wird, vielmehr noch ein weiterer Rechtsgrund hinzutreten muss, welcher die Haftung des Handelnden für den von ihm verursachten Schaden rechtfertigt, so ist doch culpa des Handelnden eben doch nur einer dieser Rechtsgründe und kann der Uebergang der Gefahr auf den Handelnden auch noch aus anderen Gründen gerechtfertigt erscheinen, wie auch schon das angezogene, im Bd. VI S. 221 abgedruckte Erkenntniss des Reichsgerichts hervorgehoben hat. Als ein solcher anderer Grund muss aber eine im Gewerbebetriebe erfolgte Betriebshandlung gelten, welche ihrer Natur nach das Eigenthum Dritter gefährdet, während der Eigenthümer auf Einstellung des mit obrigkeitlicher Genehmigung unternommenen Betriebes nicht klagen kann. Der jedem Eigenthümer nach gemeinem Rechte gebührende Rechtsschutz fordert nothwendig die Anerkennung der Verantwortung des Unternehmers eines solchen Betriebes für seine Betriebshandlungen als Korrelat seiner Befugniss zu den gefährdenden Handlungen; die Ablehnung der Verantwortung würde zu einer Beschränkung des Eigenthums führen, welche dem gemeinen Recht fremd ist. Andererseits reicht nun zwar die Verantwortlichkeit des Betriebsunternehmers nicht soweit, dass er auch haftbar gemacht werden könnte für einen Schaden, dessen Verursachung durch den gefahrvollen Betrieb sich nicht hat voraussehen lassen. Aber davon kann hier, wo es sich um eine Feuersgefahr handelt, welche veranlasst ist durch eine in der Nähe von Gebäuden angelegte Eisenbahn, nicht die Rede sein." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. Dezember 1886, Rep. 187/86 III; Jur. W.-Schr. 1887 S. 45.)

Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee im Jahre 1885.

Mit Beginn des Sommerfahrplans, den 1. Juni 1885, trat die K. K. Oesterreichische Verwaltung dem seit 15. Mai 1877 seitens der Grossherzoglich Badischen, der Königlich Württembergischen und der Königlich Bayerischen Bodensee-Dampfschifffahrtsanstalt hinsichtlich des Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Leichentransportes zwischen den Uferplätzen Konstanz, Friedrichshafen, Lindau und Bregenz eingerichteten Gemeinschaftsverkehr bei. Dadurch erlitt der Fahrplan eine Veränderung, indem die Fahrten auf der Gemeinschaftsstrecke sowohl im Sommer wie im Winter um je eine Fahrt vermehrt wurden. Der Trajektdienst, der bis zum 31. Mai mit direkten Personenfahrten zwischen Konstanz und Bregenz wie im Vorjahre kombinirt war, wurde von da ab in besonderer Fahrt auf Grund eines mit der K. K. Oesterreichischen Verwaltung getroffenen Uebereinkommens ausgeführt.

Die Dampfboote haben zusammen im Jahre 1885 an Nutzleistungen einschliesslich des Schleppdienstes 174 114 km (gegen 161 144 km) oder + 12 970 km = 8,05 pCt. zurückgelegt. Alle Dampfboote zusammen waren an 1 604 Tagen in Dienst und an 951 Tagen in Reserve (gegen 1 512 resp. 1 050 Tagen im Vorjahre). Ein Schiff legte durchschnittlich täglich 108,54 km (gegen 106,57 km) zurück. An einfachen, Retour- und Abonnementsbillets wurden im ganzen 157 448 Stück abgesetzt, wovon 50 442 auf den I. und 107 006 auf den II. Platz entfielen; werden die Retourbillets doppelt gerechnet, so ergibt sich eine Gesammtsumme der Reisenden mit 200 677 (gegen 202 606) oder — 1 929 = 95 pCt. An Gepäck- und Traglasten wurden zusammen 553 t (gegen 504 t) oder + 49 t und an Vieh 5 665 (gegen 6 045) oder — 380 Stück befördert. Im Güterverkehr wurden 36 524 t (gegen 35 522 t) oder + 1 002 t = 2,82 pCt. befördert und an Tonnenkilometer 1 215 731 (gegen 1 184 988) oder + 30 743 = 2,59 pCt. gefahren. In der Richtung Konstanz - Bregenz wurden von Badischen Schiffen 8 249 t und in umgekehrter Richtung 3 738 t, zusammen 11 987 t befördert. Im ganzen sind zwischen Konstanz und Bregenz, sowie umgekehrt am Badisch-Oesterreichischen Gemeinschaftsdienst im Lokalverkehr 13 568 t und im Transitverkehr mit direkter Kartirung über Konstanz und Bregenz 21 015 t befördert worden, die hieraus erzielten Frachtantheile betrugen im Lokalverkehre 24 561 M. und im Transitverkehre 26 189 M. Diese Frachtantheile sind zu Gunsten des Eisenbahnbetriebs-Etats verrechnet, zu Lasten desselben ist dem Dampfschifffahrts-Etat eine Vergütung für die Trajektleistung zugewiesen. Die Gesammtvergütung beträgt 51 988 M. Zu Lasten des Eisenbahn-Etats fällt ausser dieser Vergütung noch die Entschädigung der Oesterreichischen Dampfschifffahrts-Verwaltung für Mehrleistungen im Gemeinschafts-Trajektdienst Konstanz-Bregenz. Diese Vergütung beträgt für das Jahr 1885 approximativ 12 000 M. Aus dem Gemeinschaftsverkehre, welchem vom 1. Januar bis 31. Mai 1885 nur Baden, Württemberg und Bayern angehörten, wurden für diesen Zeitraum 14 074 M., aus demselben Verkehre wurden vom 1. Juni ab, seit welchem Termine die Oesterreichische Verwaltung diesem Verkehre beigetreten war, bis 31. Dezember 65 279 M. für den Badischen Antheil vereinnahmt; ferner ergaben sich aus direkten Verkehren 16 079 M., so dass sich die Summe dieser Einnahmen auf 95 432 M. (gegen 80 467 M.) oder + 14 965 M. stellt. Dieser Mehreinnahme steht durch die Ausführung der Mehrfahrten auch eine grössere Ausgabe gegenüber.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich aus dem Personenverkehr auf 195 473 M. (gegen 181 287 M.) oder + 14 185 M., aus dem Güterverkehr auf 105 920 M. (gegen 111 404 M.) oder — 5 484 M., aus sonstigen Quellen auf 5 801 M. (gegen 2 067 M.) oder + 3 734 M. und im ganzen auf 307 195 M. (gegen 294 759 M.) oder + 12 435 M.; dagegen betrugen die Ausgaben 263 908 M. (gegen 281 491 M.) oder — 17 583 M. = 6,25 pCt. und somit der Ueberschuss 43 287 M. = 3,47 pCt. (gegen 1,06 pCt. des Anlagekapitals).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 20 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 12. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Der Trajektverkehr zwischen Gombos und Erdöd wurde mit 2. März cr. wieder eröffnet.

Budapest am 8. März 1887. (505)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Main-Neckar-Hessische Ludwigsbahn-Verkehr. Zum Gütertarif vom 1. November 1881 kommt am 10. d. Mts. der VII. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält neue Ausnahmetarife für Steine, Kies und Sand, Petroleum, Zuckerrüben etc. und Cement sowie neue direkte Frachtsätze zwischen Bensheim (M. N.) und den Stationen der Strecke Mainz-Bingen, ferner zwischen den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Mainz Hafen, Frankfurt Ostbahnhof, Frankfurt H. L. B. und Leeheim-Wolfskehlen einer- und Stationen der M. N. B. andererseits. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 3. März 1887. (506)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XVII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement enthaltend, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 4. März 1887. (507)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein - Main - Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Am 1. März d. J. ist der Nachtrag 1 zum Tarif für obigen Verkehr in Kraft getreten. Derselbe enthält Ausnahme - Frachtsätze für Holzstoffpappe, Holzpapierstoff (Holzzeugmasse) und Papier aller Art für den Verkehr zwischen den neuaufgenommenen Stationen Ulmerfeld und Waidhofen a. d. Ybbs der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel Hafen, Mainz Hafen, Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. andererseits. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 7. März 1887. (508)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Güterverkehr auf der Hafenbahn bei Minden zwischen den Schiffen einerseits und den Eisenbahn-Transportanstalten andererseits, tritt mit dem 1. April d. J. eine Krahnordnung in Kraft, welche bezüglich der Krahngebühren etc. die erforderlichen Bestimmungen enthält.

Diese Krahnordnung kann in der Güterexpedition zu Minden eingesehen, auch daselbst zum Preise von 0,10 *M.* für das Stück bezogen werden.

Eine entsprechende Ergänzung der Bestimmungen auf Seite 26 des Lokalgütertarifs wird durch den nächsten Nachtrag zu denselben erfolgen.

Hannover, den 24. Februar 1887. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsberzirk Altona. Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren:
a) in den Lokalverkehren der unter Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Altona stehenden Bahnen,
b) im Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und der Parchim-Ludwigsluster Bahn andererseits,
c) im Verkehr zwischen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Bahn einerseits und der Berlin-Hamburger Bahn andererseits via Paulinenaue,
d) im Verkehr zwischen der Wittenberge - Perleberger Bahn einerseits und der Berlin-Hamburger Bahn andererseits,
e) im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verkehr,
f) im Schleswig - Holsteinischen Verkehr,
g) im Ostseeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d J. treten in den oben bezeichneten Tarifen hinsichtlich der Erhebung von Konventionalstrafen für von den Versendern bezw. Empfängern nicht rechtzeitig bewirkte Be- oder Entladung der Eisenbahnwagen, sowie hinsichtlich der Art und Weise der Abfertigung von Viehsendungen mittelst Beförderungsschein oder Frachtbriefs neue bezw. anderweite Bestimmungen in Kraft, über welche auf Erfordern seitens der betheiligten Stationen nähere Auskunft ertheilt wird.

Altona, den 6. März 1887. (510)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten durch Nachträge zu den Ausnahmetarifen (A und B) vom 15. Juni 1884 für die Beförderung von Steinkohlen etc. ermässigte Sätze für Sendungen von 50 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Höngen, Herzogenrath, Kohlscheid und Stolberg nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rhein - Eisenbahn und der Holländischen Eisenbahngesellschaft in Kraft.

Näheres ist in unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Köln, den 8. März 1887. (511)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. April dieses Jahres tritt der Nachtrag VII zum Tarifhefte VI, enthaltend Frachtsätze für die Badische Station Maxau in Kraft. Preis 0,10 *M.*

Köln, den 7. März 1887. (512)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Zu dem ab 1. Oktober 1885 gültigen Tarif für die Beförderung lebender Thiere tritt am 1. April d. J. der III. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement enthält. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, woselbst der Nachtrag auch erhältlich ist.

Erfurt, den 7. März 1887. (513)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holsteinische Marschbahn. Nachtrag zum Viehtarif. Zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein Nachtrag XII — enthaltend Ergänzung und Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement — erschienen.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen.

Glückstadt, den 8. März 1887. (514)
Die Direktion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr, Rheinisch - Westösterreichisch-Ungarischer Güterverkehr, Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Rheinisch - Westfälisch-Böhmischer Kokesverkehr. Unter den in den Tarifen für die oben genannten Verkehre bezeichneten Blättern, durch welche Aenderungen dieser Tarife veröffentlicht werden, fällt vom 1. April d. J. ab der „Deutsche Reichs- und Königlich Preussische Staats-Anzeiger" aus.

Köln, den 7. März 1887. (515)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Zum Verbands - Gütertarif vom 1. Juni 1886 erscheint der Nachtrag 1 vom 15. März d. J., welcher Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Ergänzung des Kilometerzeigers und der Tariftabellen durch Ausdehnung der direkten Verkehrsbeziehungen und Berichtigungen enthält. — Nachtragsexemplare sind von den betheiligten Stationen zum Preise von 0,15 *M.* käuflich zu beziehen.

Schwerin, den 8. März 1887. (516)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Verkehr. Am 10. d. M. treten direkte Kohlenfrachtsätze von Zwickau, Lugau und Oelsnitz b. L. nach den Stationen der Bayerischen Lokalbahn Hof-Naila-Marxgrün, sowie direkte Holzfrachtsätze von den letzteren Stationen nach Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 8. März 1887. (517)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Steinkohlen nach den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Vom 1. März d. J. ab sind die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen nach den Stationen Dehrn und Steeden a/d. Lahn der Kerkerbachbahn in dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. nach Stationen des Direktionsbezirks

Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1887 um je 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt worden.
Elberfeld, den 8. März 1887. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr aus Russland. Von Seite der Russischen Südwestbahnen gelangten mit Gültigkeit vom 20. Februar a. St./4. März n. St. 1887 folgende Tarife resp. Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

1. Ein ermässigter Spezialtarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursker Eisenbahn nach den Stationen Radziwilow und Woloczysk der Russischen Südwestbahnen via Kursk-Kiew.

2. Ein ermässigter Spezialtarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn (Sumy-Linie) nach den Stationen Radziwilow und Woloczysk der Russ. Südwestbahnen via Woroschba-Kiew.

3. Ein ermässigter Frachtsatz von 100 Rubel 6 Kop. pro 610 Pud = 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von der Station Woroschba der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach den Stationen Radziwilow und Woloczysk, und

4. Neue Frachtsätze von den unten genannten Stationen der Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn nach Kursk und von Kursk nach Radziwilow und Woloczysk.

Diese Frachtsätze sind folgende:

	bis Kursk transit:
von Polewaja	10 Rbl. 98 Kop.
„ Solnzewo (früher Nikolskaja)	17 „ 63 „
„ Marjino	22 „ 93 „
„ Prochorowka	29 „ 3 „
„ Kustarnaja	35 „ 38 „

für Transporte	von Kursk trans. nach Radziwilow und Woloczysk:
von Polewaja	98 Rbl. 90 Kop.
„ Solnzewo (früher Nikolskaja)	91 „ 88 „
„ Marjino	90 „ 24 „
„ Prochorowka	88 „ 43 „
„ Kustarnaja	85 „ 48 „

pro 610 Pud = 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Der ad 1 angeführte Spezialtarif für Getreide etc. tritt an Stelle des Spezial-Exporttarifes für die gleichen Artikel nach Brody und Podwoloczyska der Galiz. Carl-Ludwig-Bahn vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1885;

der ad 2 genannte Spezialtarif für Getreide etc. tritt an Stelle des Spezial-Exporttarifes für die gleichen Artikel nach Brody und Podwoloczyska der Galiz. Carl-Ludwig-Bahn vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1885;

der ad 3 genannte ermässigte Frachtsatz von Woroschba gelangt an Stelle des Frachtsatzes von Woroschba nach Brody und Podwoloczyska im Spezial-Exporttarife für Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn vom 19. September a. St./1. Oktober n. St. 1885 zur Einführung, und

die ad 4 genannten Frachtsätze für die fünf Stationen der Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn treten an Stelle der mit dem 25. November a. St./7. Dezember n. St. 1886 aufgehobenen Frachtsätze für die gleichen Stationen im Spezialtarife für Getreide etc. von Stationen der Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn nach Brody und Podwoloczyska vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1885.

Centralblatt (vide Centralblatt No. 125 vom 28. Oktober 1886 Seite 1830),
Vereinszeitung (vide Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen No. 84 vom 27. Oktober 1886, Seite 11, Post No. 2236).

Laut Mittheilung der Russischen Südwestbahnen wird für die nach den obigen Tarifen und Frachtsätzen mit direkten Frachtbriefen nach oder über Brody resp. Podwoloczyska zur Beförderung gelangenden Getreidesendungen für die Russische Strecke der Verbindungsbahn ab Radziwilow resp. Woloczysk bis zur Grenze eine Ueberfuhrgebühr nicht berechnet; für die Oesterreichische Strecke der Verbindungsbahn ab Grenze nach Podwoloczyska resp. Brody wird für derlei Getreidesendungen nach oder über Brody resp. Podwoloczyska von der Einhebung einer Ueberfuhr- und Manipulationsgebühr vorläufig ebenfalls abgesehen.

Zur Information der Getreideinteressenten haben wir eine Auflage der bezüglichen Spezialtarife in Deutscher Sprache veranlasst und werden Exemplare derselben sowohl bei den grösseren Stationen der Carl-Ludwig-Bahn und bei der Betriebsdirektion in Lemberg (Commerz. Büreau) als auch im Oekonomate in Wien unentgeltlich abgegeben.

Wien, den 7. März 1887. (519)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Stendal - Tangermünder Eisenbahn. Nachtrag No. 3 zum Lokal-, Personen- und Gepäcktarif. I. Allgemeine Bestimmungen für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr. A. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen. Zum Abschnitt II. Zu § 33. Bezüglich der im örtlichen Bezirk der Eisenbahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände, welche innerhalb dreier Monate nicht zurückgefordert worden sind, wird angenommen, dass die Eigenthümer bezw. Empfangsberechtigten auf die Wiedererlangung derselben keinen Anspruch machen wollen und mit deren Veräusserung durch die Eisenbahnverwaltung zu Gunsten derselben einverstanden sind. (520L)

Tangermünde, den 3. März 1887.
Die Direktion
der Stendal-Tangermünder Eisenbahngesellschaft.

---

4. Einrichtung von Stationen und Haltestellen für den Personenverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln wird der zwischen Erdorf-Bitburg und Philippsheim (Eifelbahn) belegene Haltepunkt Hüttingen am 15. d. Mts. für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet.

Berlin, den 10. März 1887. (521)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

5. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

Loos I.: 6 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven nebst Tendern und 1 Satz Reservestücken,
„ II.: 3 Stück dreiachsigen Normal-Tender-Lokomotiven für Nebenbahnen,

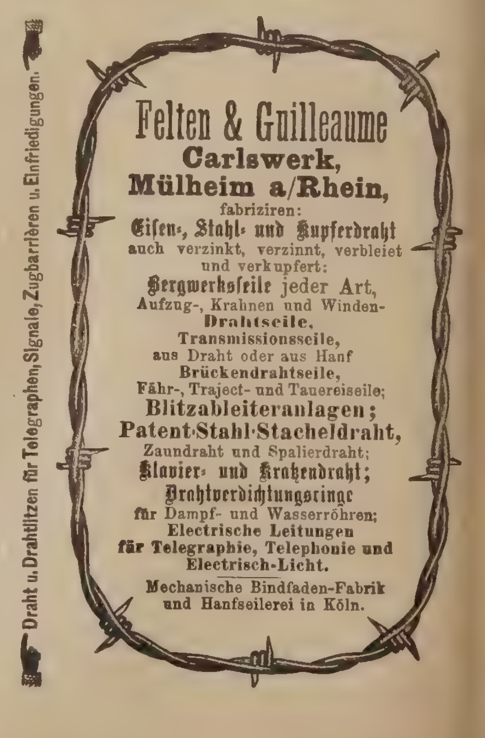
unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" versehen, portofrei bis zu dem auf den 21. März 1887, Mittags 12 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau hierselbst einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im genannten Büreau in den Geschäftsstunden, von 8—3 Uhr, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ unfrankirt bezogen werden.

Altona, den 5. März 1887. (522)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.



No. 5. Jahrgang 1887. Berlin, am 12. März 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	Marke	No.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	AK	4331	1	Branntweinfass	leer —	17	1	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
2	B	10	1	Bund	2 eis. Stangen —	1,2	2	Magdeburg Elb.	K. E.-D. Magdeburg	
3	C. F. S.	1038	1	—	Pflugschaar —	1,5	3	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
4	C R	1	1 / 1	Korb / Fass	leere Flaschen — / leer —	10 / 10	4	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
5	D	1	1	Pack	Pappen —	25	5	Döbeln	Sächsische Stsb.	
6	D R	10868	1	Kiste	leer —	3	6	Teterow	Mecklenb. Frd.-Frz.	aus Wagen Berl. 8178.
7	E B & Co.	3612 / 3619	2	Ballen	Eisentheile —	17	7	Lindhorst	K. E.-D. Hannover	
8	E H	38418	1	Kiste	Heu und Stroh —	19	8	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
9	F K	2	1	—	guss. Grabkreuz —	18	9	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
10	F L S	9904	1	Kiste	Nudeln —	23	10	Elberfeld St.	"	
11	G K	2114	1	Ballen	unbekannt —	30	11	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
12	H	95	1	Kübel ohne Deckel	leer —	2	12	Oelde	K. E.-D. Hannover	
13	H J P	1431/2	2	Ballen	Manufakturwaaren —	82	13	Arnhem	Niederländ. Stsb.	
14	J. J. G.	3092	1	Fass	(Bierfass) leer —	15	14	Leipzig (Thür. B.)	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
15	J. J. W B	—	1	Fässchen	leer —	2	15	Hochheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	J S	249	1	Ballen	Packleinen —	39	16	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
17	L T	575	1	Fass	leer —	93	17	Oberehnheim	Elsass-Lothring.	
18	M B C	529	1	Kiste	? —	101	18	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
19	N H F	—	1	"	frische Fische —	107	19	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
20	P S	2365	1	"	Wollgarn —	145	20	Düren	Linksrh. Köln	
21	R	49	1	Fass	Petroleum —	177	21	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
22	R B C	2238	1	Ballen	Wollwaaren —	65	22	Düren	Linksrh. Köln	
23	" " "	2239	1	"	Wollwaaren —	45	23	"	"	
24	R S	1182	1	—	Waschkomode —	40	24	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
25	S	663	1	Fass	? —	184	25	Laurahütte	K. E.-D. Breslau	
26	S G	292	1	Ballen	Felle —	226	26	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
27	S H	1584	1	Kollo	Korbflasche Firniss —	12	27	Gheel	Grand Central Belge	
28	W S	344	1	Kiste	unbekannt —	150	28	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
29	W Z	1671	1	Ballen	? —	41	29	Liebenwerda	K. E.-D. Erfurt	beschr. Chemnitz.
	B. Kolli mit Adr. sign.:									
30	Dom. Freymark	—	1	Pack	Pläne —	41	30	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
31	Gräfl. Schlosskunstmühle Aschach b. Kissingen	—	1	Sack	Haut und Unschlitt —	52,5	31	Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
32	Lecomte	—	1	Packet	— —	5	32	Philippeville	Grand Central Belge	
33	Meeus	—	2	Fässer	leer —	68	33	Hasselt	"	
34	P M Worms	4	1	Kiste	leer —	128	34	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
35	Thomas	739 / 3101 / 3193	3	Bierfässer	leer —	90	35	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
	C. Kolli m. Figuren sign.:									
36	F. V S C.	799	1	Weinfass	leer —	35	36	Reifland	Sächsische Stsb.	

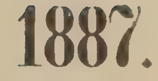
Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	NAG S	9930	1	Kiste	Drahtnägel —	60	37	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
38	D.H.B.	14185	1	„	— —	64	38	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					D. Kolli m. Numm. sign.:					
39	—	180	1	Fass	leer —	20	39	Zwickau	Sächsische Stsb.	
40	—	1884 172,6 Ltr.	1	„	leer, gebraucht —	44	40	Pforzheim	Badische Staatsb.	
41	—	14017/1	1	Bund	3 Stück Flacheisen	36	41	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Kolli ohne Signatur:					
42	—	—	1	Platte	Blech —	16	42	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
43	—	—	1	—	Blechaufsatz —	98	43	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
44	—	—	1	—	Brett 2,47 m lang, 0,33 m breit, 0,035 m dick	33	44	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	auf d. Strecke gefunden.
45	—	—	6	Stück	Bretter —	60	45	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	gefunden bei Telegraph No. 58.
46	—	—	2	—	tannene Bretter —	?	46	Neuberun	K. E.-D. Breslau	
47	—	—	6	Kolli	Eisen —	—	47	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
48	—	—	2	Stangen	Eisen —	66	48	Nossen	Sächsische Stsb.	
49	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	36	49	Brühl	Linksrh. Köln	
50	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	27	50	Roisdorf	„	
51	—	—	1	Stück	Flacheisen, rothangestrichen	22	51	Bingerbrück	„	
52	—	—	1	—	leerer Fleischkorb —	11,5	52	Teterow	Meckl. Friedr.-Frzb.	aus Wagen Berl. 8178.
53	—	—	1	Ballen	Gewebe —	—	53	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
54	—	—	6	Kolli	Gitter —	18	54	„		
55	—	—	5	Pack	Glasflaschen —	40	55	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
56	—	—	1	—	Grubenlampe —	—	56	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
57	—	—	1	—	Gusskurbel —	3,5	57	Strassburg	Elsass-Lothring.	
58	—	—	1	—	Gussrohr, 1,5 m lang	149	58	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	1	Bund	Hohlglas —	3,5	59	Elberfeld St.	„	
60	—	—	1	—	Laterne —	—	60	Schöppenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
61	—	—	1	—	Leine, 16 m —	—	61	Oebisfelde	„	
62	—	—	4	Pack	167 Stück Medizingläser	31	62	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
63	—	—	1	„	Nägel —	5	63	Bettingen	Elsass-Lothring.	
64	—	—	2	—	eis. Pflugschaare —	5	64	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
65	—	—	1	—	Radwelle —	—	65	Meuselwitz	Sächsische Stsb.	
66	—	—	1	Koffer	Reisegut —	20	66	Anvers Est	Grand Central Belge	
67	—	—	2	Kolli	Roheisen —	60	67	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
68	—	—	1	—	eis. Rost —	17	68	Werder	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
69	—	—	1	—	gebr. eis. Sackkarre	—	69	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	1	—	Steinrohr, ca. ¾ cm lang	—	70	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	—	—	4	Pack	Treibriegel —	—	71	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	—	1	—	Viehgitter —	—	72	Bredelar	„	
73	—	—	1	—	Wagendecke, 9,6 m lang, 5,45 m breit	—	73	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
74	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	—	74	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
75	—	—	1	Sack	Wollabgang —	41	75	Zwickau	Sächsische Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B R	1492	1	Ballen	Papier —	47	1	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
2	F R	8 2	2	Sack	Soda —	159	2	Semil	Südnordd. Verb.	seit 18/2.
3	M J S	18338	1	—	Branntweinfass, leer	4,5	3	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 20/2.
4	Ganz & Co. Ofen	84307	1	—	Schalengussrad —	144	4	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
5	Hansn	—	3	Säcke	Hafer —	150	5	Tannwald	Südnordd. Verb.	seit 17/2.
6	K. Jirons v. Semitsch	—	1	Sack	alt. Kautschuk —	20	6	Semil	„	„ 28/2.
	A K	50	1	Fass	? —	28				
7	—	525	1	Kiste	Kerzen —	67	7	Lemberg	Lemb.-Czern.-Jassy	
8	—	880	2	Brode	Zucker —	20	8	Czernowitz	„	
9	—	—	2	—	bearbeitete Eisen —	5	9	Suczawa	„	
10	—	—	1	Sack	Gurkensamen —	50	10	Stanislau	„	
11	—	—	1	—	eis. Kurbel —	0,75	11	Suczawa	„	
12	—	—	1	—	Verladebrücke —	—	12	Stanislau	„	
13	—	—	1	Ballen	alt. Papier —	28	13	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 28/2.
14	—	—	1	Sack	Roggen —	75	14	Friedland	Südnordd. Verb.	„ 26/2.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 21.



Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. März 1887.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

Die Güterbewegungsstatistik für die Deutschen Eisenbahnen, welche, nach Waarengattungen und Versand- bezw. Empfangsbezirken geordnet, im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten seit dem 1. Januar 1883 vierteljährlich zusammengestellt und herausgegeben wird, ist aus langen Vorverhandlungen hervorgegangen.

Das Bedürfniss, eine genaue Darstellung der Waarenbewegung auf den Eisenbahnen zu besitzen, machte sich geltend, sobald die Eisenbahnen anfingen zur Beförderung auf weiteren Strecken benutzt zu werden und es deshalb für die Beurtheilung von Tarif- und anderen wirthschaftlichen Fragen nothwendig wurde, einen Ueberblick über den Umfang und die Ausdehnung des Bahnversandes im ganzen Lande zu gewinnen. Schon im Jahre 1863 wurde auf die Wichtigkeit dieser Statistik von dem internationalen statistischen Kongresse hingewiesen und empfohlen, Einrichtungen zu treffen, welche — ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Eisenbahnunternehmungen — „die Güterbewegung so vollkommen veranschaulichen, als ob alle Eisenbahnen eines Landes ein Ganzes ausmachen.“ Aus Anlass dieses Beschlusses erweiterte in der Generalversammlung zu Mainz im Jahre 1867 der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die schon früher von ihm angeordneten statistischen Aufschreibungen derart, dass nicht nur der Versand und Empfang der einzelnen Stationen nach Waarengattungen gemäss einer in der Generalversammlung zu Amsterdam im Jahre 1862 angenommenen Nomenklatur festgestellt, sondern auch von Anschlusspunkt zu Anschlusspunkt der Durchgangsverkehr und der Verkehr mit der eigenen Bahn in beiden Richtungen ermittelt werden sollte. Die Statistik, welche hieraus hervorging und einen nicht unbedeutenden Aufwand von Mühe und Kosten verursachte, erschien trotzdem nicht ausreichend, weil sie den Lauf der Sendungen nicht auf ihrem ganzen Wege von der Ursprungsstelle an zur Darstellung brachte und sich noch zu sehr an die Gestaltung der einzelnen Bahnbezirke anschloss; auch litt dieselbe infolge des Mangels eines einheitlichen Ermittelungsverfahrens an grossen Ungenauigkeiten. Der Verein beschäftigte sich deshalb in den Jahren 1871 bis 1873 mit dem Vorschlage, die Waarenbewegung vom Ausgang bis zum Endpunkte darzustellen und die Uebereinstimmung in den Ermittelungen durch ein Centralbüreau zu sichern, gab den Plan aber wegen der sehr erheblichen Kosten, welche die Ausführung verursacht haben würde, auf.

Nachdem so die Bestrebungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht zum gewünschten Ziele geführt hatten, wurde die Lösung der Aufgabe im Schosse der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen unternommen, welche nach ihrer inzwischen erfolgten Erweiterung schon allein für eine Verkehrsstatistik Ausdehnung und Zusammenhang genug besassen. Der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1882 angeordneten Güterbewegungsstatistik schlossen sich allmählich sämmtliche Deutsche Bahnen mit Ausnahme der Marienburg-Mlawkaer, Gnoien-Teterower, Güstrow-Plauer, Wismar-Rostocker, Peine-Ilseder, Mechernicher Bergwerksbahn und der Niederländischen Rheinbahn an.

Für die jetzige Güterbewegungsstatistik ist Deutschland in 36, den politischen Abgrenzungen angepasste, das umgebende Ausland in 15 Verkehrsbezirke eingetheilt. Die Mengen, welche innerhalb der Verkehrsbezirke und zwischen denselben auf Deutschen Eisenbahnen befördert sind, werden getrennt nach 82 Frachtartikeln, Sammelladungen und „sonstigen Gütern“ angegeben.

Diese Güterbewegungsstatistik hat die bei ihrer Einrichtung gehegten Erwartungen zur Genüge erfüllt. Bei den wichtigen Erörterungen, welche die Regelung der Frachten im Kreise der Eisenbahnverwaltungen und in den Verhandlungen mit den Eisenbahnräthen beständig hervorruft, z. B. in der vor einiger Zeit von der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung angestellten Untersuchung über die Ermässigung der Getreidefrachten, hat sie sich als ein werthvolles Hilfsmittel bewährt. Mehrfach sind ihre Ergebnisse zu statistischen Darstellungen u. a. von verschiedenen Preussischen Staatsbahndirektionen zur Vervollständigung der Stationsstatistik ihrer Bezirke benutzt worden.

Die gemachten günstigen Erfahrungen haben zu dem Gedanken geführt, den umfangreichen Stoff, welchen die Statistik bietet, dadurch noch zugänglicher zu machen, dass neben der tabellarischen Form, in welcher jetzt die Ergebnisse erscheinen, dieselben auch in graphischer Darstellung, entsprechend den Vorgängen auf anderen statistischen Gebieten, zur Anschauung gebracht werden.

Ein Versuch dieser Art liegt in der „Graphischen Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel in den Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1885“ vor, welche soeben die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bei der Firma F. A. Brockhaus in Leipzig hat erscheinen lassen.*)

Auf je einer Karte, welche die geographische Lage und Abgrenzung der Verkehrsbezirke der Güterbewegungsstatistik ersichtlich macht, sind die in den einzelnen Bezirken mit der Bahn abgegangenen und angekommenen Mengen von fünf der wichtigsten Frachtgegenstände: Braunkohlen, Steinkohlen, Weizen, Roggen, Mehl und Mühlenfabrikate, derart verzeichnet, dass mit Leichtigkeit der Versand jedes Bezirks nach jedem anderen aufgefunden werden kann. In die Verkehrsbezirke des Deutschen Reichs ist:

1. die Summe der im Versandbezirke verbliebenen, also nur innerhalb desselben beförderten Gewichtsmengen,
2. die Gewichtsmenge des Versandes nach den anderen bezw. des Empfanges aus den anderen Bezirken insgesammt und bezirksweise,

in die Verkehrsbezirke des Auslandes dagegen

die Gewichtsmenge des Versandes bezw. Empfanges, welche in das Deutsche Reich auf Eisenbahnen ein- bezw. von dort ausgeführt worden ist,

insgesammt und bezirksweise eingetragen. Der Versand ist in rother, der Empfang einschliesslich des Verkehrs innerhalb des Versandbezirks in schwarzer Schrift bezeichnet. Die Ordnungsnummern der Verkehrsbezirke, nach oder von welchen die Beförderung erfolgt ist, sind neben den Gewichtsmengen in Klammern angedeutet.

Mit Hilfe der Nummern wird unschwer der Bezirk, aus oder nach welchem die daneben vermerkte Frachtmenge versandt ist, ermittelt, da jeder Bezirk durch die zugehörige Ordnungsnummer in hervorstechender Weise bezeichnet und ausserdem am Rande der Karte ein Verzeichniss der Verkehrsbezirke angefügt ist. Wenn die Richtung der Beförderung hier nicht, wie es sonst bei graphischen Darstellungen geschieht, durch Linien oder Pfeile, oder der Umfang der Beförderungsmengen durch abgestufte Quadrate oder Kreise angedeutet ist, so ist dies vermuthlich unterblieben, weil bei der grossen Zahl der darzustellenden Mengen und Richtungen durch Anwendung derartiger Merkmale die Deutlichkeit verloren gegangen sein würde.

Für die Brauchbarkeit der Karten spricht, dass Einzelangaben sich schneller aus Karten wie aus tabellarischen Zusammenstellungen entnehmen lassen, dass ferner ein geographisches Bild, wie erstere es vorführen, deutlicher die Ausdehnung der Beförderung zum Bewusstsein bringt, als tabellarische Zahlenreihen. Kommen diese Vortheile jedem zu Statten, so lässt sich ferner wohl annehmen, dass die zahlreichen Kreise, welche sich ausserhalb der Eisenbahnverwaltung gegenwärtig mit Fragen des Eisenbahnverkehrs beschäftigen, durch die ansprechendere Form der Karten überhaupt mehr als seither für die Benutzung der Güterbewegungsstatistik zu gewinnen sein werden.

Die Erfahrung kann erst ergeben, ob letztere Voraussetzung zutrifft. Bestätigt sich aber diese Erwartung, so wäre damit allein ein Nutzen erzielt, welcher die auf die Herstellung der Karten verwendeten Mühen und Kosten lohnen würde. Da nichts geeigneter ist, richtige wirthschaftliche Anschauungen zu fördern, als die genaue Kenntniss der meistens schwer zu ermittelnden wirthschaftlichen Thatsachen, so würde auch durch die allgemeinere Bekanntschaft mit der Ausbreitung und Vertheilung der Eisenbahnbeförderung das Verständniss für die Behandlung der Eisenbahn-Verkehrsangelegenheiten erhöht und den Eisenbahnverwaltungen bei Erfüllung der schwierigen Aufgabe, die Verkehrseinrichtungen nach Massgabe der wirklichen Bedürfnisse des Landes fortzubilden, eine wirksamere Unterstützung gesichert werden.

In den Uebersichten über die Produktions- bezw. Einfuhr- und Ausfuhrverhältnisse, welche den Rückseiten der Karten aufgedruckt und unter Benutzung der Monatshefte der Statistik des Deutschen Reiches zusammengestellt sind, werden die Ergebnisse der Ernte-, Montan- und Zollstatistik mit den Ziffern der Güterbewegung auf den Eisenbahnen verglichen. Nach dieser Richtung hin hätten die Angaben noch durch Mittheilungen über den Verkehr der Schifffahrt vervollständigt werden können, wenn es die Absicht war, alle diejenigen wichtigeren wirthschaftlichen Verhältnisse heranzuziehen, auf welche die Eisenbahnbeförderung wesentlichen Einfluss übt bezw. von welchen die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs abhängt. Es würde sich auf diesem Wege die vorliegende Arbeit zu einer übersichtlichen Darstellung der gesammten Güterbeförderung des Landes und der damit in Verbindung stehenden Produktions- und Zollergebnisse ausdehnen und dadurch eine in der Statistik bestehende Lücke ausfüllen lassen.

Hoffentlich wird durch die Aufnahme, welche die Karten in den betheiligten Kreisen finden, die Anregung gegeben werden, diesen Versuch weiter zu führen und zu ergänzen. Jedenfalls wird es nützlich wirken, dass hierdurch wieder auf die Fülle von wirthschaftlichen Thatsachen hingewiesen wird, welche aus dem grossen Werke der Güterbewegungsstatistik der Deutschen Eisenbahnen entnommen werden können und an deren Verwerthung mitzuwirken alle Glieder des Verkehrslebens berufen sind.

*) Das Werk kann durch den Buchhandel zum Preise von 8 ℳ bezogen werden und werden von der genannten Verlagshandlung auch einzelne Karten desselben zum Preise von 2 ℳ pro Stück abgegeben. D. Red.

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Betriebsstörungen im Dezember 1886 infolge Schneeverwehungen.

In der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der Bayerischen — im Monat Dezember 1886 beförderten Züge und deren Verspätungen sind die Betriebsstörungen besonders aufgeführt, welche infolge der Schneeverwehungen auf den einzelnen Bahnen eingetreten sind. Danach sind auf sämmtlichen genannten Bahnen zusammen 2716 Züge ganz und 711 streckenweise ausgefallen, während ausserdem noch 2315 Anschlüsse versäumt wurden — ein Missstand, der seit dem Bestehen dieser Bahnen auch nur in annähernd ähnlichem Masse noch nicht vorgekommen ist. Auf der Weimar-Geraer Eisenbahn musste der Verkehr für die Zeit vom 21. bis 24. Dezember theils ganz eingestellt, theils — auf der Linie Gera-Jena — auf einzelne Sonderzüge beschränkt werden, wodurch 111 Anschlüsse versäumt wurden. Die Landstriche, welche (ausserhalb Bayerns) von den Schneeverwehungen hauptsächlich heimgesucht wurden, werden ungefähr bezeichnet durch die Städte Strassburg i/E., Karlsruhe, Frankfurt a/M., Erfurt, Nordhausen, Berlin — und Erfurt, Leipzig, Dresden, Breslau mit den angrenzenden und zwischenliegenden Gebieten. In nachstehender Uebersicht ist die Vertheilung der Störungen auf die verschiedenen Bahnbezirke im einzelnen angegeben.

No.	Bezeichnung der Bahnbezirke	Zahl der ausgefallenen Züge: ganz	Zahl der ausgefallenen Züge: streckenweise	Zahl der Anschlussversäumnisse
1.	K. Eisenbahndirektion Erfurt	265	158	238
2.	Sächsische Staatseisenbahnen	1 483	—	125
3.	Main-Neckarbahn	12	3	25
4.	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	43	12	164
5.	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	62	65	98
6.	Elsass-Lothringische Eisenbahnen	68	26	151
7.	Hessische Ludwigsbahn	215	84	69
8.	Badische Staatseisenbahnen	87	—	234
9.	K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.	186	155	70
10.	Oberhessische Bahnen	7	—	32
11.	K. Eisenbahndirektion Berlin	145	85	202
12.	K. Eisenbahndirektion Magdeburg	142	117	907
13.	K. Eisenbahndirektion Breslau	1	6	—
	zusammen	2 716	711	2 315

Nebenbahnen in der Provinz Brandenburg.

In der kürzlich abgehaltenen Plenarversammlung des Brandenburgischen Provinziallandtages wurde über die Lokalbahnen der Provinz folgendes berichtet: Von den mit Beihilfe des Provinzialverbandes hergestellten Nebenbahnen in der Provinz ist im letzten Jahre die sechste, die Bahn Uckro-Dahme, dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn Zschipkau-Finsterwalde ist im Bau soweit gefördert worden, dass der Betrieb etwa im Mai l. J. wird eröffnet werden können. Die Ergebnisse der 5 älteren Bahnen sind befriedigende. Es sind dies die Bahnen Paulinenaue-Neuruppin, Wittenberge-Perleberg, Stargard-Küstrin, Glasow-Berlinchen und Perleberg-Wittstock, von denen die letztere schon in dem ersten Betriebsjahre einen befriedigenden Ueberschuss geliefert hat. Von den Nebenbahnen, über deren Unterstützung seitens der Provinz früher verhandelt worden ist, soll die Bahn Forst-Weisswasser vom Staat erbaut werden. Bezüglich der Bahnen Straussberg Bahnhof-Stadt und Brandenburg-Jüterbog sind inzwischen keinerlei Anträge gestellt worden. Für die seitens des Staates zu erbauende Bahn Glöwen-Havelberg soll die Stadt einen erheblichen Beitrag leisten, zu dessen Deckung der Provinziallandtag 15 000 *M.* bewilligen soll. Zur Zeit schweben Verhandlungen zur Herstellung einer etwa 3 600 m langen Strassenbahn auf der Berlin-Magdeburger Chaussee, von Schöneberg nach Steglitz, zum Anschluss von Steglitz und Friedenau mit Berlin, und einer Strassenbahn von 2 200 m Länge von Tempelhof nach Mariendorf, welche letztere Bahn die Gemeinde Mariendorf anzulegen gedenkt, um den sehr zurückgegangenen Erwerb ihres Ortes zu heben.

Ostpreussische Südbahn.

In das Handelsregister in Königsberg i/Pr. ist die nachstehende Eintragung, die Ostpreussische Südbahn betreffend, erfolgt: Das durch Urkunde vom 2. November 1863 landesherrlich genehmigte Statut ist durch Beschluss der Generalversammlung vom 6. November 1886 in den §§ 7 Abs. 6., 8 Abs. 4 und 13 abgeändert beziehungsweise neu redigirt worden: Alle Beschlüsse der Generalversammlungen der Gesellschaft oder ihrer Organe, welche die Fortsetzung der Gesellschaft resp. die Erweiterung, Modifikation ihres Unternehmens, die Abänderung oder Ergänzung der Gesellschaftsstatuten betreffen, müssen, ohne irgend welche Ausnahme, bevor sie in das Handelsregister eingetragen oder veröffentlicht werden, der Königlichen Staatsregierung von dem Gesellschaftsvorstande zur Kenntnissnahme und Prüfung vorgelegt werden. Insoweit diese Beschlüsse den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Konzession ertheilt ist, erlangen dieselben nur durch die Genehmigung der Staatsregierung Gültigkeit. Insbesondere bedürfen Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft, den Verkauf der Bahn, die Auflösung der Gesellschaft oder die Fusion mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Königlichen Staatsregierung.

Eisenbahnen in Meiningen.

Dem Meiningenschen Landtage sind neuerdings drei Eisenbahnvorlagen zugegangen, und zwar die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Tannroda und Kranichfeld, den Bau einer Bahn von Immelborn nach Liebenstein, sowie die Herstellung einer Schmalspurbahn von Hildburghausen nach Friedrichshall betreffend.

Eisenbahnprojekt Schönholz-Tegel-Velten.

Das Komitee zur Erbauung einer Eisenbahn von Schönholz über Tegel nach Velten ist auf seine Eingabe betreffs Ertheilung der Konzession vom Minister der öffentlichen Arbeiten dahin beschieden worden, dass das Projekt von der Regierung als ein nützliches anerkannt werde, dass aber die Erbauung der Bahn von der Regierung selbst in die Hand genommen werden wird und dass der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin bereits der Auftrag zur Ausführung der Vorarbeiten gegeben sei.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Der „Reichsanzeiger“ veröffentlicht die vom 18. August 1886 datirte Genehmigung, betreffend die von der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals durch Ausgabe weiterer Stamm-Prioritätsaktien im Betrage von 600 000 *M.*

Braunschweigische Strasseneisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht hat sich 1886 bei regelmässigen Verkehrsverhältnissen die Betriebseinnahme gegen das Vorjahr um 4 043 *M.* gesteigert. Diese Betriebseinnahme neben einer höheren Zinseinnahme (2 524 *M.* gegen 1 330 *M.* im Vorjahre), einer verminderten Ausgabe für Fourage (40 771 *M.* gegen 43 942 *M.* im Vorjahre) und Ersparungen in den übrigen Betriebsausgaben ergeben einen Reingewinn von 36 448 *M.* gegen 27 120 *M.* im Vorjahre. Als Dividende werden $5\frac{1}{2}$ pCt. gegen $4\frac{1}{4}$ pCt. im Vorjahre vorgeschlagen. Die in der Bilanz unter „Reserve“ (Zahlung für Abfindung der Ringbahnkonzession) aufgeführten 100 000 *M.* sollen nach der mit dem Stadtmagistrate getroffenen Vereinbarung allmählich zu nützlichen Erweiterungsanlagen des Bahnnetzes und demgemäss zunächst im Jahre 1886 zum Bau und zur Inbetriebsetzung der neuen, etwa 800 m langen Strecke „Wendenthor-Nordbahnhof“ 16 852 *M.* verwendet und diese den betreffenden Konten als Neuanlage zugegeben werden.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida.

Am 16. April d. J. findet in Weida die Schluss-Generalversammlung statt. In derselben soll ein Bericht über den Verlauf der Liquidation vorgelegt, ein Beschluss über die Festsetzung der Liquidationskosten gefasst und die Entlastung des Liquidationskomitees ausgesprochen werden.

Weimarische Eisenbahnen.

Die Inbetriebsetzung der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn ist, wie die „Voss. Ztg.“ berichtet, für den 1. Mai und die der Weimar-Rastenberger Bahn für den 1. Juni d. J. in Aussicht genommen.

Magdeburger Strasseneisenbahn.

Die Generalversammlung hat die Dividende auf 9 pCt. festgesetzt. Die Gesellschaft hat sich bei dem Magistrate um die Konzession zur Verlängerung ihrer Sudenburger Linie bis zum Ende der Tauenzienstrasse und von da längs der neu anzulegenden Neuen Uferstrasse bis zum Jakobsförder bezw. dem nach Erwerb der Stadtfront anzulegenden Hafen beworben; die Verhandlungen haben aber ihren Abschluss noch nicht gefunden.

Württembergisch-Bayerische Eisenbahnanschlüsse.

Den Württembergischen Ständen ist der am 10. Februar d. J. zwischen Württemberg und Bayern abgeschlossene Staatsvertrag über die Herstellung weiterer Verbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen und die Abänderung der die vorhandenen Eisenbahnanschlüsse betreffenden Vereinbarungen vorgelegt worden.

Schaftlach-Gmundener Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Im Jahre 1886 wurde eine Gesammteinnahme von 80 980,7 Mark erzielt, welcher eine Gesammtausgabe von 29 524,39 *M.* gegenübersteht, so dass aus verschiedenen Rücklagen ein Ueberschuss von 50 307,38 *M.* zur Verfügung steht. An die Aktionäre wird eine 5 pCt. Dividende vertheilt werden. Der Personenverkehr blieb der Zahl der Personen wie der Einnahmen nach hinter dem für 1885 etwas zurück; doch hat derselbe gegen 1884 bedeutend zugenommen. Befördert wurden 1886 73 053 Personen und vereinnahmt 38 035,41 *M.* (1885 74 623 Personen und 38 289,19 *M.*, 1884 66 314 Personen und 34 614,9 *M.*). Dagegen hat der Güterverkehr im Jahre 1886 wieder zugenommen, der 1885 gegen 1884 bedeutend zurückgegangen war. Es wurden befördert 1886 23 813 t und vereinnahmt 32 058,31 *M.*, 1885 20 222 t und 27 496,84 *M.*, 1884 23 002 t und 31 484,78 *M.*

31. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

In der am 25. Februar d. J. in Breslau unter Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehaltenen 31. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen ist über folgende Gegenstände verhandelt worden:

1. Die Bestimmung unter B II Absatz 3 der allgemeinen Tarifvorschriften soll, wie folgt, abgeändert werden:

„Alle sonstigen Güter sind seitens der Versender und Empfänger auf- und abzuladen, sofern nicht die Eisenbahnverwaltung diese Leistungen gegen die in dem betreffenden Lokaltarife bestimmten Gebühren selbst übernimmt. Der Antrag auf bahnseitige Uebernahme des Aufladens ist seitens des Versenders schriftlich im Frachtbriefe zu stellen, der Antrag auf bahnseitige Uebernahme des Abladens ist seitens des Empfängers schriftlich zu stellen. Geht die Eisenbahnverwaltung auf derartige Anträge ein, so steht dem Versender beziehungsweise Empfänger keine Einwirkung auf das Geschäft des Auf- beziehungsweise Abladens zu.

Falls die Eisenbahnverwaltung dem Absender oder Empfänger ohne entsprechenden schriftlichen Antrag zur Besorgung des Auf- und Abladens unter seiner Leitung oder derjenigen seiner Beauftragten die erforderlichen Leute stellt, so ist dies nicht als eine Uebernahme des Auf- und Abladens durch die Eisenbahnverwaltung anzusehen; die Bestimmung in § 77 Ziffer 4 des Betriebsreglements wird daher hierdurch nicht berührt."

2. Die weitere Berathung über den von der Generalkonferenz am 16. Dezember v. J. an die Kommission zurückverwiesenen Antrag auf Aufnahme von Pflanzendaunen unter die sperrigen Güter wurde ausgesetzt.

3. Es wurde deklarirt, dass Stiefelabsätze von Holz, mit Leder überzogen, nicht zu den Holzwaaren zu rechnen und daher nach den Allgemeinen Wagenladungsklassen zu tarifiren sind.

4. Die Verhandlungen über die Anträge auf anderweite Tarifirung von Dachtheer und auf Deklaration der Position Asphalt des Spezialtarifs III wurden vertagt.

5. Die Aufnahme von rohen Hufeisen in den Spezialtarif II wurde abgelehnt.

6. Das Gesuch von Interessenten, Palmkerne in den Spezialtarif III aufzunehmen, wurde gleichfalls abgelehnt.

7. Der Artikel Ledermehl wurde unter die Düngemittel des Spezialtarifs III aufgenommen.

8. Der Antrag, Steinnussspäne bei den Düngemitteln des Spezialtarifs III aufzunehmen, wurde abgelehnt und beschlossen, Steinnussspäne wie Steinnüsse, d. h. nach Spezialtarif II, zu tarifiren.

9. Die Position „Falzspäne" des Spezialtarifs III wurde bei den „Abfällen von Häuten" gestrichen und als selbstständige Position in der nachstehenden Fassung: „Falzspäne, gekalkte, im nassen abgetropften Zustande" in den Spezialtarif III, ferner die Position „Falzspäne, trockene" in den Spezialtarif II aufgenommen.

10. Der Antrag, die Zusatzbestimmung zu § 40 des Betriebsreglements über die Begleitung von Viehsendungen dahin zu ergänzen, dass hinfort allen Viehsendungen mit Ausnahme derjenigen, welche nur aus einzelnen Stücken bestehen und deren Beförderungsstrecke nicht über 50 km beträgt, ein Begleiter beizugeben ist, wurde abgelehnt.

11. Der Antrag, die Bestimmung über die Erhebung eines Frachtzuschlages für Viehsendungen, welche mit anderen als den von der Verwaltung bestimmten Zügen befördert werden, zu deklariren, wurde an die mit der Prüfung des Antrages auf Einführung einheitlicher Bestimmungen für einzelne Stücke Vieh betrauten Subkommission verwiesen.

12. Die Tarifbestimmungen über die Frachtberechnung für kleines Vieh in Käfigen wurde dahin ergänzt, dass diese Berechnung hinfort, je nach der Aufgabe, entweder zu den Eilgutsätzen oder nach den Vorschriften des Gepäcktarifs zu erfolgen hat, die Berechnung nach den gewöhnlichen Frachtgutsätzen somit ausgeschlossen ist.

13. Der Artikel Bleischroot wurde in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter aufgenommen.

14. Der Antrag, gemahlene Holzkohle in den Spezialtarif II aufzunehmen, wurde abgelehnt und bei der Position „Holzkohlen" des Spezialtarifs III hinzugefügt „auch gemahlene".

15. Die Berathung über den Antrag auf Aufnahme von Porzellanmasse in den Spezialtarif III wurde vertagt.

16. Die Artikel Fettgastheer und Oelgastheer wurden in den Spezialtarif III aufgenommen.

Die vorstehenden Beschlüsse unterliegen der Genehmigung der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen.

Verhandlungen über Einführung von Rundreise-Anweisungen in Frankreich.

Die Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe haben in den letzten Jahren mit den Eisenbahngesellschaften einen lebhaften Schriftwechsel geführt, um Massnahmen zu vereinbaren, welche den Reisenden, insbesondere den Geschäftsreisenden, neue Verkehrserleichterungen bieten würden.

Verschiedene Vorschläge, mittelst deren dieses Ziel erreicht werden soll, wurden gemacht und berathschlagt, indessen ist noch keiner derselben annehmbar erschienen. Diese Vorschläge fasst der Minister der öffentlichen Arbeiten Ch. Baïhaut in einem Cirkular vom 30. Oktober v. J. folgendermassen zusammen:

1. Einrichtung eines Spezial-Abonnementstarifs für Handelsreisende mit ermässigten Fahrpreisen, den in Belgien bestehenden nachgebildet;

2. eine Klassenverschiebung (déclassement) zu Gunsten der Geschäftsreisenden mit Erhöhung des Gepäckfreigewichts von 30 auf 50 kg für dieselben und Zulassung der Muster als Eilgut zu den Frachtgutsätzen;

3. Schaffung von auf den Namen lautenden kilometrischen Fahrkarten zu Ausnahme-Fahrpreisen, deren Gültigkeit sich auf Reisende jeder Art, auf alle Direktionen und auf das ganze Französische Eisenbahnnetz zu erstrecken hätte;

4. Einführung von kilometrischen Rundreise-Fahrkarten nach dem in den Vereinigten Staaten von der Chicago- und Nordwestbahngesellschaft angenommenen Muster.

Zu diesen 4 Kombinationen kommt noch ein Vorschlag der Orléansbahn, betreffend einen neuen von derselben beantragten Ausnahmetarif (tarif spécial), nach welchem auf den Namen lautende, persönliche Karten 1., 2. und 3. Klasse ausgegeben werden; dieselben sind für ein halbes oder ein ganzes Jahr gültig und geben bei Vorausbezahlung des Preises — der sich nach der gewählten Klasse und der Dauer der Karte richtet — das Recht, auf allen Linien des Orléansnetzes zum halben Fahrpreise zu reisen.

Der Eisenbahnrath, welchem letzterer Vorschlag von dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt wurde, gab sein Gutachten dahin ab, dass er denselben nur empfehlen könne, glaubte jedoch daran die Bemerkung knüpfen zu sollen, dass es zweckmässig sei, die Orléansgesellschaft auf die Vortheile aufmerksam zu machen, welche es mit sich brächte, wenn sämmtliche Gesellschaften über gemeinsame Frachtsätze übereinkämen, welche es denjenigen Reisenden, welche in jedem Jahre bedeutende Eisenbahnstrecken zurücklegten, gestatteten, entweder vermittelst Abonnements oder kilometrischer Fahrbücher sich auf allen Netzen, somit für sämmtliche Französische Eisenbahnen in den Genuss von Fahrpreis-Ermässigungen zu setzen.

Auf Grund dieses Gutachtens genehmigte der Arbeitsminister provisorisch einerseits den neuen Spezialtarif der Orléansbahn und forderte andererseits die Eisenbahngesellschaften auf, sich über gemeinsame Massnahmen zu verständigen. Zu diesem Zwecke theilte er denselben das — im nachstehenden auszugsweise wiedergegebene — Gutachten des Ministers für Handel und Gewerbe über die oben angeführten Vorschläge mit.

Dasselbe lautet im wesentlichen wie folgt:

1. Die Klassenverschiebung soll darin bestehen, dass den Vertretern von Handelshäusern die Möglichkeit geboten wird, mit einer Fahrkarte 2. in 1. Klasse und mit einer Fahrkarte 3. in 2. Klasse zu reisen. Die Verwaltungen würden nach Ansicht des Ministers dadurch keinen fühlbaren Rückgang der

Einnahmen verspüren, da die Geschäftsreisenden gewöhnlich die 3. Klasse benutzen; letztere wünschten lediglich etwas mehr Bequemlichkeit zu geniessen und glaubten infolge der Wichtigkeit des Verkehrs, welchen ihre Thätigkeit den Gesellschaften verschaffe, ein Recht darauf zu haben, da sie ja in gewissem Sinne auch deren mittelbare Geschäftsträger seien.

Von diesem Gesichtspunkte aus empfiehlt der Handelsminister die Wünsche der Vertreter des Handels den Eisenbahngesellschaften zur Berücksichtigung, welche als Vorläufer zu ferneren Klassenverschiebungen dienen könnten. Indessen dürfe nicht übersehen werden, dass die Einrichtung der Klassenverschiebung eine Verkehrserleichterung darstelle, welche nur einer festen Kundschaft bewilligt werden könne und darum die Betheiligten noch nicht vollständig befriedigen werde.

2. Der Plan, in Nachahmung der Einrichtung, welche 1879 in Belgien und 1885 in den Vereinigten Staaten getroffen wurde, besondere Fahrkarten zu ermässigten Preisen für Geschäftsreisende zu schaffen, würde sich schon mehr dem angestrebten Ziele nähern, da es den Inhabern von Handelshäusern durch die Herabsetzung ihrer allgemeinen Unkosten möglich würde, ihre Geschäfte weiter auszudehnen, und die Verwaltungen den Vortheil haben würden, welcher sich aus den erweiterten Handelsbeziehungen und der sich daraus ergebenden Verkehrssteigerung ergibt; doch auch diese Massregel, so gut sie auch dem Grundgedanken nach sein möge, scheint dem Minister nicht genügend und sei auch mit grossen Schwierigkeiten in ihrer Ausführung verbunden. Dieselbe genüge deshalb auch nicht, weil die Handlungsreisenden nicht die einzigen Vertreter der Handels- und Gewerbsthätigkeit des Landes seien; bei vielen Gelegenheiten seien vielmehr die Inhaber von Handelshäusern gezwungen, sich persönlich nach diesem oder jenem Ort zu begeben, sei es weil sie keine Vertreter haben oder weil sie es vorziehen, über gewisse Angelegenheiten selbst zu verhandeln. Der Ausnahme-Tarifsatz für Geschäftsreisende müsse also, wenn diese Bezeichnung gerechtfertigt erscheinen solle, auch auf die Geschäftsinhaber angewendet werden können, da er sonst zu einer um so anstössigeren Ungleichheit der Behandlung führen würde, als er gerade darauf abzielte, die stärkeren Handelshäuser zum Schaden der schwächeren, welche keine Vertreter haben, zu begünstigen. Uebrigens hätten die Eisenbahngesellschaften — von diesem Grundsatz der Gleichheit der Behandlung ausgehend — sich bereits früher dagegen ausgesprochen, gewissen Klassen von Reisenden Vortheile, welche den anderen nicht zustehen, zu bewilligen.

Die Schwierigkeit der Anwendung würde aber darin zu finden sein, dass der Nachweis der Eigenschaft eines Vertreters des Handels — welcher Nachweis erst das Recht auf den ermässigten Fahrpreis gibt — schwer beizubringen sein würde. Die von den Amerikanischen Eisenbahngesellschaften angenommenen Normen seien zu verwickelt und entsprächen zu wenig den Französischen Verhältnissen, als dass ihre Anwendung angezeigt erscheine.

3. Die Einrichtung, mit welcher die Orléansgesellschaft vorgegangen ist, sei ein grosser Fortschritt auf dem betretenen Wege; dieselbe biete dieselben Erleichterungen für alle Reisenden ohne Unterschied des Standes, so dass der schwierige Standesnachweis fortfalle und erlaube gleichzeitig, die Tarifermässigung bis zu dem hohen Grade durchzuführen, dass der Reisende bei einer zurückgelegten Strecke von 20 000 km 25 vom Hundert, bei einer Strecke von 30 000 km 33 vom Hundert Ermässigung geniesst.

Die Nothwendigkeit, eine so bedeutende Strecke zurückzulegen, um in den Genuss der werthvollen Vergünstigung zu treten, sei aber misslich und es frage sich, ob diese Einrichtung in der Anwendung die gehofften Ergebnisse erzielen werde. Der Reisende, um nur den geringsten Vortheil von seiner Rundreisekarte zu haben, werde auch genöthigt, auf dem Orléansnetze allein 5 000 km — entsprechend dem Preise, welchen er für seine Rundreisekarte bezahlt hat — zurückzulegen.

Diese Rundreise-Karte würde nicht den Vergleich bestehen können mit einer Einrichtung, der zufolge Fahrkarten nach kilometrischen Entfernungen und zu Ausnahme-Fahrpreisen für alle Personen geschaffen würden, welche bei allen Direktionen und auf dem ganzen Französischen Eisenbahnnetz Gültigkeit hätten.

Bei dieser Einrichtung würden die Verwaltungen thatsächlich Rundreise-Anweisungen (chèques de circulation) ausgeben, welche — ausgestellt von der Gesellschaft, an die sich der Reisende am Ausgangsort gewandt hat — auf dem Netz der sechs grossen Gesellschaften und der Staats-Eisenbahnverwaltung, bei allen Französischen Direktionen und während einer im Verhältniss zur Zahl der vom Reisenden bezahlten Kilometer stehenden Zeit Gültigkeit haben würden. Auch der Preis für das Kilometer würde eine im Verhältniss zur Gesammtzahl der zurückzulegenden Kilometer stehende Ermässigung erfahren, und zwar derart, dass z. B. der Inhaber einer Anweisung auf 30 000 km weniger für das Kilometer zu zahlen hätte als der Inhaber einer Anweisung auf 20 000 km, und letzterer wieder weniger als der Inhaber einer Anweisung auf 10 000 km. Die Festsetzung des Preises würde nach einer zwischen den Eisenbahngesellschaften anzustellenden Berechnung stattzufinden haben und vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu genehmigen sein.

In Nachahmung des Verfahrens, welches für die Anweisungen (chèques) auf Bankhäuser stattfindet, würde der Inhaber einer Rundreise-Anweisung bei jeder Reise aus seinem Heft ein Blatt lösen, auf welchem er den Abfahrtsbahnhof, den Bestimmungsbahnhof und die Zahl der Kilometer zwischen beiden Orten anzugeben hat. Der Beamte auf dem Abgangsbahnhof hätte dieses Blatt, welches in seiner Gegenwart von dem Inhaber der Anweisung zu unterzeichnen ist, aufzubewahren und die Zahl der Kilometer auf dem Stammende abzuziehen, bis die ganze von dem Reisenden bezahlte Strecke abgefahren ist. Der Inhaber der Anweisung würde (im Austausch gegen das Blatt aus seinem Heft) eine gewöhnliche Personen-Fahrkarte erhalten, welche auf der Rückseite vermittelst eines feuchten Stempels mit dem Worte „chèque“ und mit der Nummer des Heftes versehen würde; diese Fahrkarte müsste am Ankunftsbahnhofe abgegeben werden.*)

Die Ausgabe von Rundreise-Anweisungen würde ausserdem mittelbar auch Vortheile für die Verwaltungen mit sich bringen. Der wichtigste würde derjenige des Genusses von Zinsen für die zum voraus für den ganzen Umfang der Anweisung gezahlte Summe sein. Andererseits würden viele Anweisungen infolge von Todesfällen, Abwesenheit, Ablauf der Dauer der Anweisung und aus anderen Gründen nicht völlig ausgenützt werden; der Preis für die nicht durchfahrenen Kilometer würde also den Verwaltungen zu Gute kommen und ihre augenblicklichen Opfer erleichtern.

So die gutachtliche Aeusserung des Französischen Handelsministers.

Wir glauben nach den bisherigen Erfahrungen annehmen zu müssen, dass die Französischen grossen Eisenbahngesellschaften (ganz abgesehen von den Schwierigkeiten, welche die Einführung von kilometrischen Rundreise-Anweisungen, gültig für sämmtliche Französischen Eisenbahnen, für Kontrole und Abrechnung bieten möchten) zu so einschneidenden Personentarifermässigungen sich sehr schwer verstehen werden. Bis jetzt liegt kein Anzeichen vor, dass auf Grund des Cirkulars vom 30. Oktober v. J. die Einführung der darin empfohlenen Rundreise-Anweisungen bevorsteht. Die Red.

Der grosse Tunnel von Ronco

(Hilfslinie dei Giovi).

Die Unternehmerfirma, welche dieses ziemlich bedeutende Werk zur Ausführung bringt, hat neuerdings Veranlassung genommen, zwei Sachverständige (Ingenieure Professor Curioni — vor kurzem am 2. Februar d. J. verstorben — und Copello, Erbauer des Montcenis-Tunnels) um Besichtigung und Beurtheilung der Lage dieses, in einem schwierigen schiebenden Gestein zu führenden Tunnels zu ersuchen. Die von den beiden Herren abgegebene Erklärung ist nicht sehr tröstlich ausgefallen, da dieselben zu folgendem Resultat kommen:

„1. Die Ausmauerung des Tunnels mit Ziegeln, wie die Unternehmerin sie vertragsgemäss auszuführen hat, reicht nicht aus, um fortwährend sicher dem übergrossen Druck der Bergmassen zu widerstehen, welchem ein grosser Theil des Tunnels von seinem Südeingange ab ausgesetzt ist;

2. um das innere Tunnelprofil mittelst Anwendung von Ziegelmauerung aufrecht zu erhalten, bedürfte es einer Tunnelaushöhlung von aussergewöhnlicher Grösse, einer Stützenabsteifung von aussergewöhnlicher Widerstandskraft und eines Mauerwerks, wie es schwierig, wenn nicht unmöglich, auszuführen sein würde;

3. um ein dauerhaftes Bauwerk zu erhalten, sei es nothwendig, die Tunnelverkleidung abzuändern, bezw. sie neu wieder herzustellen, sowohl was die Form des Querschnittes wie die Beschaffenheit des Baumaterials anbelangt, indem statt der Ziegel ein Material von anerkannt grösserer Widerstandsfähigkeit gegen Schub und Druck zu wählen sei.“

Es konnte nicht ausbleiben, dass in den interessirten Fachkreisen Italiens lebhaft diese Entscheidung besprochen wird; sowohl die Regierung, welche den Entwurf festgestellt

*) Ein ganz ähnliches Verfahren hat die Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft bei ihren Kilometerabonnements eingeführt. Siehe No. 12, S. 101 fg.

hat, wie die bauleitende Unternehmerfirma u. s. w. werden in verschiedenen Zeitschriften heftig angegriffen. Andrerseits erfahren auch die Verfasser obigen Urtheils mehrfach Entgegnungen und Verunglimpfungen in der Presse.

Der „Monitore delle strade ferrate" hat in seiner No. 5 vom 29. Januar d. J. das Gutachten der beiden obengenannten Ingenieure unter Beifügung von Skizzen über die Schäden des Tunnels wortgetreu mitgetheilt; dasselbe gipfelt in den drei oben dem Inhalt nach angegebenen Sätzen der Erklärung. — Am 21. Februar hat auch eine staatliche Kommission den baulichen Zustand des Tunnels, die ausgeführten Arbeiten, die Schäden, Wiederherstellungsarbeiten u. s. w. eingehend besichtigt und protokollarisch festgestellt. (Es ist hierbei zu bemerken, dass nach dem letzten Baubericht der theilweise Ausbruch des Tunnels mit 1. Januar auf 8 262 m theilweisen, bezw. 7 321 vollen Ausbruchs gelangt war; das Mauerwerk war auf etwa 7 000 m, einschliesslich des Gegenbogens auf 6 472 m vorgerückt. D. Red.) St.

Italiens Tramways.

In dem von Herrn Romanin-Jacur zusammengestellten Bericht über den „Gesammtabschluss des Ministerii der öffentlichen Arbeiten für das Finanzjahr 1886/7" befindet sich eine Uebersicht über den Stand der am 30. September 1886 sowohl im Bau wie im Betriebe stehenden Dampftramwaylinien Italiens.

Nach dieser Uebersicht (welche wir nachstehend folgen lassen) zählte Italien zu genanntem Zeitpunkt: in Betrieb 2170 km, in Bau 497,5 km, zusammen 2 667,5 km Dampftramways. (NB. Bei den Namen finden sich die Betriebs- oder Bauleiter in Parenthese angegeben.)

1. Fusina-Strà-Padua; 34,5 km in Betrieb (Venetianische Gesellschaft für öffentliche Unternehmungen und Bauten).
2. Padua-Bagnoli; 27,7 km in Betrieb (wie 1).
3. Vicenza-Paduaner Grenze mit Abzweigungen Ponte di Barbarano-Lovolo und Ponte delle Botti-Lonigo; 58,8 km in Betrieb (wie 1).
4. Bologna-Imola; 21 km in Betrieb, 9 km in Bau (wie 1).
5. Malcontenta-Mestre; 6 km in Betrieb (wie 1).
6. Bazzano-Vignola; 9,7 km in Betrieb (wie 1).
7. Mantua-Brescia; 70 km in Betrieb (Société Belge).
8. Mantua-Ostiglia; 65 km in Bau (wie 7).
9. Brescia-Barghe; 43 km in Betrieb (wie 7).
10. Brescia-Gardone; 19,6 km in Betrieb (wie 7).
11. Brescia-Arzinovi-Soncino; 33,3 km in Betrieb (wie 7).
12. Bergamo-Soncino; 34,8 km in Betrieb (wie 7).
13. Treviglio-Caravaggio; 5 km in Betrieb (wie 7).
14. Bergamo-Treviglio-Lodi; 48 km in Betrieb (wie 7).
15. Treviglio-Villa Fornaci; 11,5 km in Betrieb (wie 7).
16. Mailand-Mariano Comense; 35,5 km in Bau (wie 7).
17. Mailand-Melegnano-Lodi; 30 km in Betrieb (wie 7).
18. Melegnano-S. Angelo Lodigiano; 16 km in Betrieb (wie 7).
19. Turin-Gassino-Chivasso; 22,7 km in Betrieb (wie 7).
20. Turin-Settimo; 11,1 km in Betrieb (wie 7).
21. Alessandria-Casale-Orti Vignale; 43 km in Betrieb (wie 7).
22. Alessandria-Sale; 23,9 km in Betrieb (wie 7).
23. Alessandria-Spinetta; 7 km in Betrieb (wie 7).
24. Spinetta-Mandrogne; 7 km in Betrieb (wie 7).
25. Turin-Gassino-Brusasco; 3,7 km in Betrieb (wie 7).
26. Santhià-Ivrea; 30 km in Betrieb (wie 7)
27. Biella-Cossato; 11 km in Betrieb (wie 7).
28. Lodi-Cremona-Soncino; 33,3 km in Betrieb (The Lombardy Road Railways Company Limited).
29. Mailand-Giussano; 24,8 km in Betrieb (wie 28).
30. Turin-Pianezza; 10,7 km in Betrieb (Firma Chiambretto, konz.).
31. Turin-Druent; 10,2 km in Betrieb (wie 30).
32. Turin-Tesoriera-Rivoli; 12 km in Betrieb (früher Erben Colli, jetzt Tiberbank).
33. Pinerolo - Perosa - Argentina; 16,9 km in Betrieb (eigene anonyme Ges.).
34. Cuneo-Borgo S. Dalmazzo; 8 km in Betrieb (Firma Carlo Chiapello).
35. Casale - S. Damiano d'Asti; 24 km in Betrieb (anonyme Turiner Kredit-Ges.).
36. Mondovi-Santuario S. Michele; 16,4 km in Betrieb (Gebr. Del Vecchio).
37. Sale-Tortona; 12 km in Betrieb (Gebr. Fr. u. Giov. Grattoni).
38. Sale-Castelnuovo Scrivia; 5,7 km in Betrieb (Dom. Bellisoni).
39. Alessandria - Altavilla - Montemagno; 19,2 km in Betrieb; 4,3 km in Bau (Vinz. Remoti).
40. Asti-Montechiaro-Cortanze; 18 km in Betrieb (wie 35).
41. Mailand-Brughiero-Monza-Barzanò; 15,7 km (anon. Ges. für interprovinziale Tramways Mailand-Bergamo-Cremona).
42. Mailand-Brughiero-Vimercate; 22 km in Betrieb (wie 41).
43. Mailand-Gorgonzola-Treviglio; 34 km in Betrieb (wie 41).
44. Villa Fornaci-Vaprio; 7 km in Betrieb (wie 41).
45. Mailänder Ringbahn; 4,5 km (wie 41).
46. Torretta-Mombello; 8,5 km in Bau (wie 41).
47. Seregno-Carate; 3,6 km in Bau (wie 41).
48. Vicenza-Valdagno; 31,3 km in Betrieb (anon. Ges. für Tramways zu Vicenza).
49. S. Vitale-Arzignano; 5 km in Betrieb (wie 48).
50. Cologna - Lonigo - S. Bonifacio - Verona; 46 km in Betrieb (anon. Ges. für Tramways zu Vicenza und zu Verona).
51. Caldiero-Tregnago; 11,38 km in Betrieb (wie 50).
52. Grandate - Saronno; 18,2 km in Bau (Ticino-Gesellschaft).
53. Mailand-Binasco-Pavia; 3,2 km in Betrieb (wie 52).
54. Lodi-S. Angelo-Pavia; 27,7 km in Betrieb (wie 52).
55. Vercelli-Biandrace-Fara-Prato-Sesia; 30,7 km in Betrieb (wie 52).
56. Biandrate - Novara - Vigevano - Ottobiano - Pieve del Cairo: 77,7 km in Betrieb (wie 52).
57. Villi-Casale; 21,7 km in Bau (wie 52).
58. Mortara - Pieve del Cairo; 27 km in Betrieb (Ticino-Eisenb.-Ges.).
59. Pavia-Garlasco-Tromello-Mortara; 39,8 km in Bau (wie 58).
60. Sannazzara-Garlasco; 12,4 km in Bau (wie 58).
61. Voghera-Stradella; 25,3 km in Betrieb (wie 58).
62. Mestre-S. Giuliano; 4,3 km in Bau (Ing. Saibante).
63. Mantua-Azzola; 19 km in Betrieb; 17 km in Bau (Ges. Valentini-Mazzorini).
64. Mantua - Viavana; 18,4 km in Betrieb; 23,4 km in Bau (wie 63).
65. Mailand-Saronno-Tradate; 35,5 km in Betrieb (anon. Ges. für Tramways und Lokalbahnen).
66. Arcore-Malgrate-Lecco; 31 km in Bau (industr. Französ.-Ital. Ges.).
67. Mailand - Gallarate; 39,6 km in Betrieb (anon. Ges. für Tramways u. Lokalbahnen zu Rom, Mailand und Bologna).
68. Mailand-Magenta-Castano; 44 km in Betrieb (anon. Ges.).
69. Novi-Ovada; 23 km in Betrieb (wie 68).
70. Bari-Barletta; 65 km in Betrieb (wie 68).
71. Vercelli-Gattinara-Aranco; 47,9 km in Betrieb (anon. Ges. für Tramways zu Vercelli).
72. Vercelli-Trino; 17,9 km in Betrieb (wie 71).
73. Turin-Saluzzo-Cuneo; 85,7 km in Betrieb (anon. Ges. für Piemontesische Tramways).
74. Carignano-Carmagnola; 8,4 km in Betrieb (wie 73).
75. Pinerolo-Cavour-Saluzzo; 31,8 km in Betrieb (wie 73).
76. Turin-Moncalieri-Poirino; 25,5 km in Betrieb (wie 73).
77. Cuneo-Dronero; 18,4 km in Betrieb (wie 73).
78. Saluzzo-Revello; 9,1 km in Betrieb (wie 73).
79. Turin-Orbassano-Piossasco; 30,1 km in Betrieb (Ges. für Dampftramways der Provinz Turin).
80. Orbassano-Giaveno; 6,4 km in Betrieb (wie 79).
81. Rivarolo-Cuorgnè; 10 km in Betrieb (anon. Ges. für die Centraleisenbahn und die Tramways von Canavese).
82. Turin-Stupinigi-Vinovo; 15 km in Betrieb (eigene anon. Gesellschaft).
83. Turin-Leiny-Volpiano; 18,2 km in Betrieb (eigene anon. Gesellschaft).
84. Bettola-Piacenza-Cremona; 62,2 km in Betrieb (The Piacenza-Bettola and Cremona Tramways Company).
85. Grazzano-Rivergaro; 8 km in Bau (wie 84).
86. Bologna-Bazzano; 22,7 km in Betrieb (Allgem. Bank zu Rom).
87. Meldola-Forlì-Ravenna; 41 km in Betrieb (anon. Ges. für Tramways der Romagna).
88. Vom Corso Garibaldi in Ravenna zur Darsena; 0,7 km in Betrieb (wie 87).
89. Vom Mazzinithor in Forlì-Gazzogene; 0,5 km (wie 87, Gazzogene-Ges.).
90. Lugo-Fusignano-Alfonsine; 17,7 km in Betrieb (eigene anon. Ges.).
91. Forlì-Terra del Sole; 9,6 km in Bau (Gemeinde Terra del Sole).
92. Florenz-Ponte a Signa; 13 km in Betrieb (anon. Tramwayges. zu Florenz).
93. Florenz-Prato; 18 km in Betrieb (wie 92).
94. Florenz-Poggio a Cajano; 17,3 km in Betrieb (wie 92).
95. Florenz-Cascine; 0,7 km in Betrieb (wie 92).
96. Florenz-S. Domenico di Fiesole; 3,2 km in Betrieb (L. Archieri).
97. Pescia-Pontedera; 98,7 km in Bau (Firma Finet).
98. Lucca-Ponte a Mariano; 7,8 km in Betrieb (Em. Balestrieri).
99. Pisa-Pontedera; 20,6 km in Betrieb (Ges. für Lokalbahnen und Tramways der Provinz Pisa).
100. Navacchio-Calci; 5,7 km in Bau (wie 99).
101. Rom-Tivoli; 28,5 km in Betrieb (Tramway-Ges. Rom-Mailand).
102. Rom-Marino; 23 km in Betrieb (Ges. für Römische Sekundärbahnen).

103. Neapel-Aversa; 18,2 km in Betrieb (Ges. für Tramways der Provinz Neapel).
104. Colonne-Giugliano; 1,2 km in Betrieb (wie 103).
105. Neapel-Caivano; 13 km in Betrieb (wie 103).
106. Neapel-Pozzuoli; 12,4 km in Betrieb (anon. Ges. für Neapeler Tramways).
107. Neapel-Pisdigrotta; 5,3 km in Bau (wie 106).
108. Casoria-Arzano; 1,9 km in Bau (Ed. Ottel).
109. Aversa-Casal di Principe; 9,1 km in Bau (wie 108).
110. Succivo-Sa. Maria Capua Vetere; 18,3 km in Bau (wie 108).
111. Caserta-Capodrise; 3,4 km in Bau (wie 108). St.

Amerikanische Korrespondenz.

Zugattentat.

In der Nähe von Jacksonville (Flor.) legten zwei Neger eine Eisenbahnschiene über das Gleis kurz vor der Fahrzeit eines Personenzuges der Florida Eisenbahn und Navigation Co. Zum Glück wurde dies von den Beamten rechtzeitig bemerkt, die Schiene wurde beseitigt, die Uebelthäter wurden ergriffen und in das Gefängniss von Jacksonville abgeliefert. Es war nur mit Mühe gelungen, die Passagiere (etwa 40 Personen) abzuhalten, Lynchjustiz an ihnen zu üben. Die Veranlassung zu dem Frevel war: beabsichtigte Rache an dem Lokomotivführer des Zuges wegen eines den Frevlern nach ihrer Meinung angethanen Schimpfs. Wäre das Hinderniss nicht rechtzeitig bemerkt, so würde ein grosses Unglück entstanden sein, da die Unfallstelle nahe an einer hoch gelegenen Gitterbrücke sich befand und der Zug. wahrscheinlich in die Tiefe hinabgefallen sein würde.

Stahlschwellen in Mexico.

Die Mexican Railway (Vera Cruz nach Mexico) begann nach dem „Financier" 1884 mit der Verwendung von Stahlschwellen und hat jetzt bereits 20000 im Gebrauch. Fernere 40000 sind in England bestellt, wo sie 1,25 D. in Gold für das Stück kosten. Sie können eingelegt werden zu einem Kostenbetrag von nicht mehr als 2,00 D. Mexican. Silber. Die hölzernen Schwellen, welche sie ersetzen, haben von 90 Cts. bis 1,62 D. in Silber gekostet. Die Dauer der Stahlschwellen schätzt man auf 30—50 Jahr. („Railr. Gaz.")

Handgepäck.

Die „Railr. Gazette" hatte vor kurzem unter der Bezeichnung „Eine Deutsche Beurtheilung Amerikanischer Bahnen" ihren Lesern Nachricht gegeben von dem seitens des Maschineninspektors Leissner in Berlin gehaltenen Vortrag hierüber. Darauf wird dem Blatte jetzt folgender Artikel von einem Herrn A. Drummer zugesandt:

„Sie heben Herrn Leissner's Klagen darüber hervor, dass keine geeignete Einrichtung in Amerikanischen Personenwagen zur Unterbringung von Handgepäck sich befinde. In Europa ist ein geräumiger Platz über jedem Sitz hierzu bestimmt und es können daselbst schon ziemlich schwere Handkoffer und ähnliches untergebracht werden; derartiges Handgepäck steht dann nicht im Wege und ist an trockener Stelle. In Amerika muss es entweder neben Eurem Sitzplatz hingestellt oder auf den Fussboden hingeworfen werden. In der ersteren Lage nimmt es Platz weg, der besser von einem anderen Reisenden benutzt würde, fällt aber auch oft, selbst auf den bestunterhaltenen Bahnen beim Passiren von Kurven oder bei starkem Bremsen vom Sitze herunter auf den Boden. Ich für meine Person bin kein Tabakskauer und sehe es nicht gern, wenn der Griff meines neuen Koffers einen Ableger bekömmt von einem Passagier, welcher kaut. Selbst aber, wenn der Fussboden rein, ist es ein sehr unangenehmes Gefühl, an den Füssen durch das Gepäck eingeengt zu sein. Die Rückseite des gegenüber liegenden Sitzes ist ohnedem schon fatal genug auf einer langen Fahrt.

Sie bemerken, dass grössere Gepäcknetze in Amerikanischen Wagen angebracht werden könnten und dass dies deshalb nicht geschieht, weil die Bahnen sich bemühen, die Mitführung von Handgepäck einzuschränken. Darf ich wohl bitten, mir die Ursache dieses Bestrebens zu sagen? Wenn ich Eisenbahndirektor wäre, so würde ich mich sehr glücklich schätzen, wenn alle Reisende sich ohne grosse Koffer behelfen und mir so die Umstände und Kosten der Hantirung so schwerer Stücke, wie der jetzt gebräuchlichen ersparen würden.

Ich habe aber den Eindruck empfangen, dass die Sache sich ganz anders verhält, indem ich vielfach gefunden habe, dass die Eisenbahnen dazu neigen, schwere Gepäckstücke nicht expediren zu lassen, die auf Europäischen Bahnen ohne jeden Einwand angenommen und ohne jeden Schaden mitgeführt werden. Oft wenn ich hier in einem vollbesetzten Zuge fahre, möchte ich wohl meinen Koffer expediren lassen, ich bin aber genöthigt, ihn bei mir zu behalten und mich zu bemühen, für ihn und ein grosses Paar Füsse Platz zu finden, der lediglich für die letzteren genügt. Wenn Sie die Bahnen veranlassen können, dieser Frage näher zu treten, so werden Sie einer grossen Zahl von Reisenden einen Gefallen thun." H.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel XIII.

(Fortsetzung aus No. 17).

III. Südaustralien.

Die Kolonie Südaustralien (Centralaustralien, 42488 Deutsche Quadratmeilen) zählte am 1. Oktober 1886 erst eine weisse Bevölkerung von 316920 oder 7,45 auf der Quadratmeile und ist gegen das Vorjahr sogar um 4000 Seelen zurückgegangen. Die Zustände der Kolonie haben sich seit dem letzten Jahre überhaupt noch verschlimmert. Die Staatsfinanzen stehen schlecht, Handel und Wandel liegen darnieder und die Auswanderung übersteigt die Einwanderung beträchtlich. Die Schuldenlast ist auf 18⅔ Millionen Pfund Sterling oder 58 £ 14 sh. (1175 M.) pro Kopf gestiegen, welche mit 762224 £ pro Jahr zu verzinsen ist, und im Januar 1887 wurde in London schon wieder eine neue Anleihe von 850000 £ aufgenommen. Der in Adelaide erscheinende „South Australian Advertiser" vom 10. April 1886 schreibt: „We are left in the eyes of the financial world close upon the borders of national bankruptcy", d. i. die finanzielle Welt betrachtet uns als dicht am Rande des nationalen Bankerotts stehend. So schlecht steht es denn doch noch nicht mit Südaustralien. Die Kolonie wird trotz aller Kalamität welche zur Zeit auf ihr lastet und die ihren Grund in den niedrigen Preisen ihrer Stapelprodukte (Wolle. Weizen und Kupfer) und in Missernten hat, ihren pekuniären Verpflichtungen ehrlich nachkommen, wie immer zuvor. Die City of Adelaide, Hauptstadt, zählt 38479 und mit den Vorstädten 60000 Seelen.

Die Kolonie hatte am 30. Juni 1886 an Eisenbahnen 1211¼ Miles (1949 km) im Betrieb, und davon hatten 465 Miles (748 km) die breite Spurweite von 5' 7" Englisch oder 1,60 m und 746 Miles (1201 km) die schmale von 3' 6" oder 1,06 m. Die bis dahin eröffneten Bahnen hatten überhaupt 8243422 £ oder 6805 £ pro Mile gekostet. Es wurden in den 12 Monaten vom Juli 1885 bis dahin 1886 an Personen 3961650 (— 414494) und an Gütern 779129 t (— 249037 t gegen das Vorjahr) befördert. Die Einnahmen beliefen sich auf 549092 £ oder 67,52 d., und die Betriebskosten auf 370653 £ oder 45,57 d. pro Trainmile. Der Ueberschuss von 178438 £ verzinste das Anlagekapital mit nur 2,37 gegen 3,33 pCt. im Vorjahre. In den ersten zehn Monaten des Jahres 1886 wurden 2832031 Personen und 573008 t Güter befördert und dafür 441539 £ vereinnahmt.

Ende April 1886 wurde die 182¾ Miles (294 km) lange interkoloniale Bahn von der City of Adelaide nach Border Town auf ihrer ganzen Länge soweit fertig, dass zunächst der Personenverkehr frei gegeben werden konnte. Der Güterverkehr sollte erst Ende 1886 ins Leben treten. Der kleine Ort Border Town in 36° 19' südl. Br. und 140° 46' östlich von Gr. und mit 210 Bewohnern liegt ungefähr 18 km von der östlichen Grenze der Kolonie in dem sehr fruchtbaren Tatiaradistrikte. Die Bahn erhält hier Anschluss an die von Melbourne über die Goldminenstädte Ballarat und Ararat laufende Grosse Nordwestbahn, welche auf ihrer letzten 102 km langen Strecke von Dimboola bis zur Grenze sich ebenfalls der Vollendung nähert. Die grosse Brücke, welche über den Murray River geführt werden musste und der Eisenbahn sowie allen Fuhrwerken dient, ist von ausserordentlicher Stärke. Sie ist 603½ m lang und 10 m breit und hat 121000 £ zu bauen gekostet. Es wurden dazu 1934 t Schmiede- und 2191 t Gusseisen verwendet. Die Bahn hat die breite Spurweite von 5' 3" oder 1,60 m.

Die von dem kleinen Ort Petersburgh, Station an der von Adelaide auslaufenden Nordbahn, nordöstlich nach dem kleinen Orte Cockburn (an der Grenze der Kolonien Südaustralien und Neu-Süd-Wales in 31° 59' südl. Br. und 141° östlich von Gr. gelegen), welche hier mit der von Silverton nach Cockburn im Bau begriffenen Bahn zusammentreffen soll (siehe unter Neu-Süd-Wales), sollte nach Uebereinkommen mit den Bauunternehmern Messrs. Millar Brothers nunmehr schon Ende 1886 für den Verkehr fertig sein. Für Verspätung über diesen Termin hinaus haben die Unternehmer für jeden Tag eine Konventionalstrafe von 20 £ an den Staat zu entrichten. Am 1. Dezember 1886 wurde denn auch schon die Bahn auf ihrer längsten Strecke bis Mingary in 32° 15' südl. Br. und 140° 45' östlich von Gr. in Betrieb gesetzt.

Mit der transkontinentalen Eisenbahn, welche von Port Augusta aus durch Centralaustralien nach der Nordküste des Kontinents (Port Darwin) laufen soll, ist nun auch von der Nordküste aus der Anfang gemacht worden. Die Regierung hatte (siehe vorigen Jahrgang S. 242) neue Offerten zum 1. Mai 1886 ausgeschrieben. Unter den fünf eingegangenen Offerten erhielt die der Messrs. Millar Brothers in der Höhe von 605424 £ den Zuschlag. Die grössere Hälfte der Arbeiter müssen Europäer

sein, und die Bauunternehmer wollen überhaupt nur Chinesen in grösserer Anzahl verwenden, wo Terrainverhältnisse (niedrige und sumpfige Gegenden) dazu zwingen oder wenn ein Streik der Weissen eintreten sollte. Der Bau hat im September 1886 begonnen und muss in 4½ Jahren fertig sein. Zunächst soll die 40 Miles (64 km) lange Strecke von Palmerston nach Southport, einem Hafenplatze an einem Arme des Port Darwin in 12° 45' südl. Br. und 131° östlich von Gr., in Angriff genommen und möglichst rasch vollendet werden. Die ganze Bahn wird eine Länge von 145½ Miles (233½ km) erreichen, die Spurweite ist die schmale von 3' 6" oder 1,06 m. Besondere Bauschwierigkeiten liegen nicht vor. Längere Erddämme müssen in einigen sumpfigen Gegenden aufgeworfen werden und verschiedene Brücken über etliche Flüsse und Creeks sind erforderlich. Die Landdurchstiche sind nicht von Bedeutung.

Die einer Privatgesellschaft gehörige kurze Grange-Bahn ist eingegangen, da die Einnahmen die Betriebskosten nicht deckten und die Regierung den Betrieb nicht übernehmen wollte.

Von der Bewilligung zum Baue weiterer Eisenbahnen musste auch im Jahre 1886 abgesehen werden. Das Parlament muss zunächst dafür sorgen, dass das im Budget bestehende Defizit von 900 000 £ beseitigt wird.

Die City of Adelaide steht durch eine Reihe von Trambahnen, welche Privatgesellschaften gehören, mit den umliegenden Orten in Verbindung. Einige derselben mussten wieder eingehen, da die Einnahmen die Betriebskosten nicht deckten.

IV. Queensland.

Die Einwohnerzahl der Kolonie Queensland hatte sich am 1. Mai 1886, ohne die Eingeborenen, auf 322 853 (10,27 auf die Quadratmeile) erhöht. Der Norden der Kolonie dient, abgesehen von seinem mineralischen Reichthum, fast ausschliesslich der Zuckerindustrie und an zweiter Stelle der Viehzucht und steht dem Süden, von welchem er sich in seinen Interessen vernachlässigt glaubt, oppositionell gegenüber. Die Konstituirung des Nordens zu einer selbständigen Kolonie wird eifrigst betrieben und dürfte auch wohl bald erfolgen. Die City of Brisbane, Hauptstadt, zählt 32 567 Einwohner und mit den Vorstädten im Umkreise von 5 Miles (8 km) 73 649.

Queensland hatte am Schlusse des Jahres 1885 an Eisenbahnen 1 434 Miles (2 308 km) im Betrieb, welche in allem 9 266 188 £ gekostet hatten, und an 364 Miles (586 km) ward zur Zeit noch gebaut. Während des Jahres wurden 228 Miles (367 km) neuer Bahnen eröffnet. Die Einnahmen in 1885 betrugen 733 337 £, die Ausgaben 444 140 £. Der Ueberschuss von 289 197 £ verzinste das Anlagekapital mit 3,12 pCt. oder ziemlich 1 pCt. weniger als im Vorjahre. Es wurden auf den Bahnen 2 619 986 Miles zurückgelegt und pro Mile 5 sh. 7,18 d. vereinnahmt und 3 sh. 4,68 d. darauf verausgabt. An Personen wurden 1 369 345, an Gütern 543 347 t befördert. Das Parlament hatte überhaupt 16 625 487 £ für Eisenbahnbauten bewilligt und davon waren bis Ende 1885 im ganzen 10 027 323 £ verwendet worden. Sämmtliche Bahnen der Kolonie sind Staatsbahnen und haben die schmale Spurweite von 3' 6" Englisch oder 1,06 m.

Am 30. September 1886 waren in der Kolonie 1 461 Miles (2 351 km) Eisenbahnen eröffnet. Auf der von der City of Brisbane auslaufenden Grossen Westbahn und auf der sich davon trennenden Grossen Südbahn zusammen 658 Miles (1 059 km); auf der von der wichtigen Hafenstadt Rockhampton auslaufenden Centralbahn 390 Miles (628 km); auf der von dem Hafenorte Townsville ausgehenden Nordbahn 203 Miles (328 km); auf der Bundabergbahn 66 Miles (106 km); auf der Maryboroughbahn 81 Miles (130 km); auf der Mackaybahn 32 Miles (51 km) und endlich auf der Cooktownbahn 32 Miles (51 km). (Ueber die Lage der genannten Bahnen siehe vor. Jahrg. S. 244.)

Im Jahre 1886 wurde der Bau von folgenden Bahnen in Akkord gegeben:

1. Am 6. Januar auf der Bahn von Ipswich südwärts nach Fassifern, welche auf den ersten 18 Miles (29 km) bis Harrisville in 27° 50' südl. Br. und 152° 40' östlich von Gr. im Betrieb ist, die zweite 17 Miles (27 km) lange Strecke von dort bis Fassifern für die Summe von 52 967 £. Ipswich, am schiffbaren Bremer R. und in 27° 38' südl. Br. und 152° 46' östlich von Gr. und mit 7 576 Einwohnern, ist Station an der von der City of Brisbane auslaufenden Grossen Westbahn. Fassifern in 28° südl. Br. und 152° 36' östlich von Gr. ist ein kleiner Ort in einem fruchtbaren Ackerbau- und Weidedistrikte.

2. Anfang März auf der im Bau befindlichen Bahn von Cooktown nach Maytown, deren erste 32¼ Miles (52 km) lange Strecke eröffnet ist, die zweite 19 Miles (30½ km) lange Sektion an die Messrs. W. J. Blunt and Co. für die Summe von 52 996 £. Cooktown, am Endeavour R. und in 15° 27' südl. Br. und 145° 25' östlich von Gr., ist der wichtigste Hafenplatz im nördlichen Queensland und zählt 2 965 Einwohner. Maytown am Palmer R. in 16° südl. Br. und 144° 20' östlich von Gr. und mit 600 Seelen hat in seiner Nähe ein Goldfeld.

3. Im April auf der Bahn von Cairns nach Herberton die erste 8 Miles (13 km) lange Strecke von Cairns aus für die Summe von 19 512 £. Die Arbeiten begannen am 10. Mai unter grossen Festlichkeiten. Cairns, in 16° 55' südl. Br. und 145° 49' östlich von Gr. und mit 1 376 Einwohnern, ist ein guter Hafenort im nördlichen Queensland, auf der Landseite von vorzüglichem Zuckerlande umgeben, auf welchem zahlreiche Plantagen angelegt sind. 50 km entfernt liegen die Goldsborough und Mulgrave Goldfelder. Herberton am Wild R. in 17° 30' südl. Br. und 145° 29' östlich von Gr., ist der Hauptort eines ausgezeichneten Zinn- und Silberminendistriktes. Kürzlich wurde dort auch Gold entdeckt.

4. Im Juni eine von der Grossen Südbahn sich in 27° 45' südl. Br. und 151° 57' östlich von Gr. südöstlich nach dem kleinen Orte Beauaraba in 27° 43' südl. Br. und 151° 33' östlich von Gr. abzweigende und 16 Miles (27⅓ km) lange Bahn an Mr. J. Garlet für die Summe von 35 765 £.

5. Im August eine 28 Miles (45 km) lange Bahn von Rockhampton, der Hauptstadt des nördlichen Queensland in 23° 25' südl. Br. und 150° 32' östlich von Gr. und mit 10 000 Einwohnern, über Luke's Creek nach dem viel besuchten Seeorte Emu Park oder Hewittville in 23° 22' südl. Br. und 150° 45' östlich von Gr., durch welche die von Rockhampton auslaufende Centralbahn mit der Meeresküste in Verbindung gesetzt werden soll.

6. Ende November auf der vorerwähnten Bahn von Cairns nach Herberton die zweite 15¼ Miles (24½ km) lange Strecke.

Das Parlament genehmigte weiterhin im Oktober 1886 den Bau von folgenden neuen Bahnlinien:

1. Eine Bahn von Normanton in der Richtung auf Cloncurry, zunächst in der Länge von 38 Miles (61 km). Normanton in 17° 38' südl. Br. und 141° 25' östlich von Gr., am linken Ufer des bis dahin schiffbaren Norman R., 25 Miles (40 km) von dessen Mündung, ist ein rasch aufblühender Ort mit 850 Seelen in einem der Viehzucht dienenden Distrikte und zur Hauptstadt des Carpentaria-Golfs bestimmt. Cloncurry in 20° 40' südl. Br. und 140° 35' östlich von Gr. und ungefähr 260 Miles (418 km) südlich von Normanton, liegt im Centrum eines wichtigen Kupferminen- und Weidedistriktes und zählt 700 Seelen.

2. Eine 2 Miles (3,21 km) lange Bahn von der Eisenbahnstation der City of Brisbane nordnordöstlich nach Fortitude Valley, der grössten und wichtigsten Vorstadt von Brisbane mit 10 000 Seelen.

3. Eine Bahn von Warwick westlich in der Richtung auf St. George, zunächst in der Länge von 25 Miles (40 km). Warwick, in 28° 12' südl. Br. und 152° 5' östlich von Gr. und 50 Miles (80 km) von der nördlichen Grenze der Kolonie Neu-Süd-Wales, ist ein hübsches Städtchen mit 4 000 Seelen am Condamine R. in einem der vorzüglichsten Ackerbaudistrikte von Queensland. St. George am Balonne R. in 28° 5' südl. Br. und 148° 35' östlich von Gr. zählt 600 Seelen. Im Distrikte wird hauptsächlich Viehzucht betrieben.

4. Eine Bahn von Gympie aus in der Richtung auf die City of Brisbane, zunächst auf einer Strecke von 17 Miles (27 km). Gympie, in 26° 15' südl. Br. und 152° 38' östlich von Gr. und 116 Miles (187 km) nördlich von Brisbane, ist eine berühmte Goldminenstadt mit 7 659 Seelen. Das dortige Goldfeld lieferte bis Ende 1885 einen Ertrag von 1 132 731 £ Unzen Gold.

5. Eine Bahn in der Richtung von der Station Mungarr an der Maryborough-Gympie-Bahn in 25° 39' südl. Br. und 152° 34' östlich von Gr. westlich nach Gayndah am Burnett R. in 25° 38' südl. Br. und 151° 36' östlich von Gr. und mit 500 Seelen. Im Distrikte werden Ackerbau, Gärtnerei und Viehzucht mit Erfolg betrieben.

6. Auf der von Bundaberg, einem Hafenorte am Burnett R. in 24° 51' südl. Br. und 152° 27' östlich von Gr. und mit 2 323 Seelen, südwestlich nach Mount Perry in 25° 12' südl. Br. und 151° 45' östlich von Gr. laufenden Bahn eine weitere Strecke von 20 Miles (32 km) westlich in den schönen Burnett Weidedistrikt.

7. Eine 106 Miles (171 km) lange Bahn von Gladstone landeinwärts. Gladstone ist ein Hafenplatz an der Ostküste in 23° 50' südl. Br. und 151° 20' östlich von Gr. Im Distrikte liegen Gold- und Zinnfelder.

8. Eine Bahn von Bowen nordnordwestlich in der Richtung auf Ayr, zunächst in der Länge von 30 Miles (48 km). Bowen am Port Denison in 20° 1' südl. Br. und 148° 16' östlich von Gr. ist ein Hafenort im nördlichen Queensland mit 982 Seelen. Im Distrikte werden Zuckerindustrie und Viehzucht betrieben. Der Ort Ayr am Burdekin R. in 19° 38' südl. Br. und 147° 25' östlich von Gr. liegt ebenfalls in einem Zuckerdistrikte.

Die letzte 25¼ Miles (40½ km) lange Strecke der Grossen Südbahn von Stanthorpe bis zur südlichen Grenze der Kolonie, welche für 140 885 £ in Kontrakt gegeben wurde, soll am 31. März 1887 fertig sein. Sie wird auf der Grenze mit der von Sydney auslaufenden Nordbahn zusammentreffen und

dadurch werden dann die Cities of Sydney und Brisbane durch Eisenbahn verbunden sein. Stanthorpe in 28° 40′ südl. Br. und 152° 30′ östlich von Gr., liegt in einem wichtigen Zinnenminendistrikte und zählt 400 Seelen.

In der City of Brisbane sind 9 Miles (14½ km) Pferdetrambahnen, Privatgesellschaften gehörig, im Betrieb. In Rockhampton und Townsville werden solche in nächster Zeit eröffnet werden.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1071 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 1153 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle wegen Uebernahme einer Entschädigung für Lieferfrist-Ueberschreitung (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 1176 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 1212 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend das Protokoll der am 1./2. d. Mts. in München abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 1225 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 1245 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 14. d. Mts.).

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Das Haftpflichtgesetz gewährt dem Beschädigten nur volle Schadloshaltung, schliesst dagegen jede Bereicherung des Beschädigten aus.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Beamte, welcher wegen seiner infolge eines erlittenen Unfalls eingetretenen Dienstunfähigkeit unter Gewährung der gesetzlichen Pension aus seinem Dienstverhältnisse entlassen worden ist, ist aber nicht um seine volle Besoldung, sondern nur um seine Besoldung unter Abzug der Pension in seinen Vermögensverhältnissen geschädigt und kann folgeweise auch aus dem Grunde beeinträchtigter oder aufgehobener Erwerbsfähigkeit nur eine Entschädigung verlangen, welche unter Hinzurechnung der Pension dem von ihm zur Zeit des Unfalles bezogenen Gehalte gleichkommt, sofern nicht aus besonderen Gründen eine höhere Summe bei der Berechnung der Rente zu Grunde zu legen ist. Anders gestaltet sich die Sache, wenn die Pension eine Gegenleistung des Dienstherrn für bestimmte Leistungen des Beamten bildet, wenn dieselbe den Charakter einer Versicherung für den Fall der Dienstuntüchtigkeit trägt; allein darauf kommt es im vorliegenden Falle nicht an, da Kläger den Pensionsanspruch gegen den Preussischen Fiskus nicht durch eigene selbständige Leistungen erworben hat, sondern derselbe ihm kraft gesetzlicher Vorschrift zusteht. Es kann dem gegenüber auch daraus ein Gegenargument nicht entnommen werden, dass der Pensionsanspruch des Beamten und der Schadensersatzanspruch wegen des erlittenen Unfalles auf verschiedenen Rechtstiteln beruhen. Entscheidend ist stets, dass der Verletzte nach dem Haftpflichtgesetze nur den Ersatz des Vermögensschadens verlangen kann, welchen er durch den Unfall erlitten hat, dass dieser der Regel nach den Betrag des bezogenen Gehalts nicht übersteigt und dass der Anspruch auf Pension kein selbständig erworbenes Vermögensobjekt neben dem Entschädigungsanspruche bildet. Die von dem Reichsgericht über die Anrechnung einer Wittwenpension auf die zu gewährende Entschädigung (Entscheid. in C. S. Bd. X S. 50) getroffene Entscheidung steht dieser Annahme nicht entgegen, da in diesem Urtheile das entscheidende Gewicht darauf gelegt ist, dass in dem gegebenen Falle das Recht der Klägerin auf Wittwenpension in erster Linie durch den von dem getödteten Mann derselben mit der „Allgemeinen Preussischen Wittwenverpflegungs-Anstalt" abgeschlossenen Versicherungsvertrag und durch Zahlung der Versicherungsprämie, also durch selbstständige Entstehungsursache mit bedingt gewesen und somit der ursächliche Zusammenhang dieses Vortheils mit dem beschädigenden Ereignisse im rechtlichen Sinne ausgeschlossen gewesen sei." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14./17. Dezember 1886; Rep. 291/86; Jur. Wochenschr. 1887 S. 45.)

Litteratur.

Der Weltverkehr. Telegraphie und Post, Eisenbahnen und Schifffahrt in ihrer Entwickelung dargestellt von Dr. Michael Geistbeck. Freiburg (Breisgau). Herder'sche Verlagshandlung. 1887. Preis brosch. 8 ℳ, geb. 10 ℳ.

Das vorliegende Werk ist der neueste Band der in dem Verlage der Herder'schen Buchhandlung zu Freiburg (Breisgau) erscheinenden „Illustrirten Bibliothek der Länder- und Völkerkunde". Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die modernen Verkehrsmittel, welche „ohne Zweifel jetzt in weitesten Kreisen das lebhafteste Interesse beanspruchen", in ihrer Gesammtheit und nach dem neuesten Stand ihrer Entwickelung in gemeinverständlicher Weise zur Darstellung zu bringen. Er hat sich bemüht, aus gutem und zuverlässigem Materiale ein übersichtliches Bild über das Verkehrswesen für den Laien zu schaffen und gibt in anregender Form zusammenhängende Bilder aus der Geschichte der einzelnen Verkehrsgebiete (wie Schweiger-Lerchenfeld in seinem „eisernen Jahrhundert"). Die zahlreichen, durchweg gut und sauber ausgeführten Zeichnungen sind geeignet, das Interesse der Leser an den dargebotenen Mittheilungen wesentlich zu erhöhen. Für den Fachmann ist das Werk nicht geschrieben. Aber als ein anregendes, belehrendes Buch, namentlich für die reifere Jugend und alle ausserhalb der eigentlichen Verkehrsberufskreise stehenden Personen kann dasselbe wohl empfohlen werden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verwaltungsänderung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Mit dem 1. April d. J. scheidet — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg — die Strecke Johannisburg ausschl. Bahnhof -Lyck aus dem Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Allenstein aus und wird dem Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Königsberg i. Pr. zugetheilt. Die Geschäfte der Bahnerhaltung und Bahnbewachung der bezeichneten Strecke gehen mit dem gleichen Tage von der Bauinspektion Allenstein I auf die Bauinspektion Lyck über.

Berlin, den 14. März 1887. (523)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

2. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. März l. J. kommt für die Beförderung von Holzkohlen in Wagenladungen von 5000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro verwendeten Wagen ab Albbruck nach Emmenbrücke, Station der Schweizerischen Centralbahn, ein Frachtsatz von 84 Cts. pro 100 kg zur Einführung.

Karlsruhe, den 9. März 1887. (524)

Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Für den Transport von Düngemittel, als Knochenmehl etc. nach Klettendorf, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, treten bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür, und gültig bis zum Ende dieses Jahres, folgende Ausnahme-Frachtsätze (pro 100 kg) in Kraft:

Von Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof, Josefstadt, Budapest-Kelenföld und Budapest Oesterr.-Ungar. St. E. Ges. . . . . 1,78 ℳ.
„ Temesvar Josefstadt . . . 2,35 „
„ Pozsony (Pressburg) . . . 1,31 „

Breslau, den 9. März 1887. (525)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. April 1887 finden die in den Transittarifen für besonders benannte Güter mit Herkunft zu Schiff von einem Belgischen oder Holländischen

Hafen ab Mannheim und Ludwigshafen sowie ab den Stationen Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel und Mainz im Verkehr mit der Badischen und der Reichsbahn für „Basel transit" vorgesehenen Frachtsätze unter den in diesen Transittarifen enthaltenen Transportbestimmungen auch auf solche Getreidesendungen Anwendung, welche ab Basel nach Rheinfelden (N. O. B.) und darüber hinaus belegenen Ostschweizerischen Stationen weiter gehen.

Karlsruhe, den 9. März 1887. (526)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. April d. J. tritt zu dem **Schlesisch-Polnischen Gütertarif, Theil II,** ein zweiter Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, der Güterklassifikation und der speziellen Tarifbestimmungen sowie ermässigte Tarifsätze für den direkten Verkehr mit Stationen der Iwangorod-Dombrowaer Bahn und sonstige Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Der Schnittsatz des Ausnahmetarifs 12 für Lumpen im Verkehr mit Schmiedeberg wird vom 15. Mai d. J. ab von 0,77 auf 1,19 ℳ pro 100 kg erhöht.

Druckexemplare des Nachtrages sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 9. März 1887. (527)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Mit dem 15. März 1887 wird der im **Lokalverkehr des Bezirks Bromberg** für die Beförderung von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, von Mogilno nach Danzig etc. bestehende Ausnahme-Frachtsatz in Höhe von 1,08 ℳ pro 100 kg unter den gleichen Bedingungen auf den Verkehr von Tremessen nach Danzig und Neufahrwasser ausgedehnt.

Bromberg, den 9. März 1887. (528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr mit der Schweiz. An Stelle und unter Aufhebung der am 1. Mai 1884 ausgegebenen Zusammenstellung der bei Umkartirung auf den Deutsch-Schweizerischen Grenzstationen zur Anwendung kommenden Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg ab Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz nach der Schweiz ist am 1. März d. J. eine anderweite, ergänzte und berichtigte Zusammenstellung der gedachten Frachtsätze zur Ausgabe gekommen.

Diese Frachtsätze sind jedoch nur nachrichtlich angegeben und werden nicht gewährleistet.

Die Zusammenstellung kann bei den Güterexpeditionen der diesseitigen Kohlenstationen eingesehen; auch durch dieselben zum Preise von 40 ₰ pro Stück bezogen werden.

Köln, den 7. März 1887. (529)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vergünstigungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa im Jahre 1887. Die „Vergünstigungen und Tarifbestimmungen für den Güterumschlag in Dresden und Riesa während der Elbschifffahrtsperiode 1887" sind erschienen und, soweit der Vorrath reicht, durch unsere Wirthschafts - Hauptverwaltung unentgeltlich zu beziehen.

Dresden, am 9. März 1887. (530)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 20. d. Mts. gelangen für den Transport überseeischer, in Stettin bezw. Swinemünde zu Schiff ankommender Eisenerze bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg nach Dzieditz folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

von Stettin nach Dzieditz 0,944 ℳ
„ Swinemünde „ „ 1,089 „
pro 100 kg.

Die Sätze finden nur für solche Sendungen Anwendung, welche mittelst direkter Frachtbriefe nach Stationen der ausländischen Anschluss- sowie deren Hinterbahnen aufgegeben werden.

Breslau, am 9. März 1887. (531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Pflastersteinen und Steinschrotten in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Montzen-Moresnet, Station der Belgischen Staatsbahn, einerseits und den Stationen Aachen und Aachen T des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits tritt mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ein ermässigter Frachtsatz von 1,78 Frcs. pro 1 000 kg in Kraft.

Köln, den 11. März 1887. (532)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im **Breslau-Sächsischen Tarife** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten mit dem 1. April d. J. bezüglich der Erhebung von Konventionalstrafen für von den Versendern nicht rechtzeitig bewirkte Beladung der Eisenbahnwagen, sowie bezüglich der Art und Weise der Abfertigung von Viehsendungen mittelst Beförderungsscheines oder Frachtbriefes neue bezw. anderweite Bestimmungen in Kraft, worüber die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 10. März 1887. (533)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

In den **Transittarifen** vom 6. September 1886, für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim oder Ludwigshafen und von da nach den in den Tarifen angegebenen Stationen der Badischen Bahn weiterbefördert werden, werden mit Wirkung vom 1. April 1887 ab die unter Ziffer 4 der Transportbestimmungen enthaltenen Worte „die Reise vollenden" durch die Worte „Weiterbeförderung finden" ersetzt.

Karlsruhe, den 12. März 1887. (534)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahn-Verbandgütertarif, Theil II. Diejenigen Sendungen nach Moskau, welche nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs auf den beiden Beförderungswegen über Alexandrowo und über Grajewo, sowie nach dem Importtarife nach Moskau auf dem Beförderungswege über Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, werden behufs Erreichung eines Natural-Verkehrsausgleichs, abweichend von den auf Seite 9 des fünften Nachtrages zu dem erstgenannten Tarif enthaltenen Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Leitungsvorschrift:

a) in der Zeit vom **21.** bis einschliesslich den **28. April** d. J. n. St. über Alexandrowo - Warschau - Brest,
b) in der Zeit vom **29.** bis einschliesslich den **30. April** und vom **21.** bis einschliesslich den **25. Mai** d. J. n. St. über Johannisburg-Lyck-Grajewo-Brest

befördert werden.

Im Uebrigen bleiben die gedachten Leitungsbestimmungen in Kraft.

2. Ferner sind diejenigen Sendungen nach Moskau von den Stationen Breslau N. M. E., Breslau O. S. E. und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof), die nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs auf den beiden Beförderungswegen über Sosnowice und über Grajewo, sowie nach dem Importtarif nach Moskau über Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, zu demselben Zwecke, abweichend von den vorbezeichneten Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Leitungsvorschrift vom 1. April d. J. n. St. ab **bis auf Weiteres** in der Zeit vom **1.** bis einschliesslich den **20.** eines **jeden** Monats über Johannisburg-Lyck-Grajewo-Brest zu befördern.

Im Uebrigen bleiben die gedachten Leitungsvorschriften auch ferner in Kraft.

Bromberg, den 9. März 1887. (535)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr Riesa-Elbkai-K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Im Nachtrage II zum Tarife Riesa-Elbkai - K. K. Oesterreichische Staatsbahnen vom 1. Mai 1886 ist auf Seite 6 bei Ausnahmetarif No. 10 (Roheisen) die Anmerkung zu streichen.

Dresden, den 10. März 1887. (536)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokalverkehre der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrh. und rechtsrh.) und Rheinischer Nachbarverkehr. Der in den Lokal-Gütertarifen (Theil II) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) sowie in den Heften 2, 3, 4 und 5 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs vom 1. Januar 1887 enthaltene Ausnahmetarif E (für Basaltsteine etc.) findet vom 1. April d. J. ab auch auf Lavasand und Krotzensteine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg Anwendung.

Köln, den 10. März 1887. (537)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des **Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.,** Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 21 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 16. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Am 15. März 1887 tritt im **Deutsch-Polnischen Verbande** der 3. Nachtrag zum Tarifheft 3 in Kraft. Derselbe enthält neben einigen Berichtigungen bezw. Ergänzungen ermässigte Ausnahmetarife für **Roheisen** von Rheinisch - Westfälischen Stationen nach Warschau W.W. der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn, Lodz der Lodzer Fabrikbahn sowie Praga We. und Warschau We. der Weichselbahn.

Der Nachtrag ist bei den Verbandstationen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Bromberg, den 10. März 1887. (538)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1887 tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen den Direktionsbezirken Elberfeld und Magdeburg ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden 1. der Vieh- etc. Tarif für den Staatsbahnverkehr Elberfeld - Magdeburg vom 1. Juli 1882 nebst Nachtrag I hierzu und 2. der Vieh- etc. Tarif für den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Braunschweig vom 1. Juli 1882 aufgehoben.

Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Massgabe der Lokal-Vieh- etc. Tarife der Direktionsbezirke Elberfeld und Magdeburg sowie der in dem Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1887 enthaltenen Entfernungen. Soweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Mai 1887 in Wirksamkeit.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Elberfeld, den 8. März 1887. (539)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Die Frachtsätze des Umschlagstarifes via Semlin vom 20. August 1886 sowie die Frachtsätze des Uebernahmetarifes nach Bosna-Brod trans. und Semlin trans. vom 15. September 1886 gelangen auch bei Transporten von gemalten Holztruhen sowohl bei Aufgabe von beliebigen als von Wagenladungs-Quantitäten im Verkehre von Siebenbürgischen nach den in den obigen Tarifen angeführten Bestimmungs- bezw. Uebergangsstationen zur Anwendung.

Budapest, am 7. März 1887. (540)
Die Direktion.

K. K. Oesterreich. Staatsbahnen. Mit 1. April 1887 gelangt der Nachtrag XII zum hierseitigen Lokal-Gütertarife, Theil II, vom 1. Juli 1883, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Tarifbestimmungen und Frachtsätze für die Linie Stryj-Lawoczne, gültig vom Tage deren Betriebseröffnung;
2. Ergänzungen, Berichtigungen und Abänderungen zum Nachtrag VI vom 1. November 1884.

Exemplare hiervon sind zum Preise von 30 kr. Oesterr. Währung bei der kommerziellen Abtheilung in Wien, Franz-Josefbahnhof, sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen in Krakau und Lemberg erhältlich.

Wien, am 11. März 1887. (541)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zum **Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr** zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Juni 1886 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend bereits im Instruktionswege eingeführte bezw. abgeänderte Tarifsätze sowie neue Fahrpreise und Gepäcktaxen für mehrere Verkehrsbeziehungen.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 9. März 1887. (542)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der **29.** ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 16. April 1887, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1886.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1886.
3. Antrag auf Verwendung des im Jahre 1886 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1887.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kouponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.:
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, oder
bei Herrn S. Bleichröder;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
in Teplitz bei der Hauptkassa der Gesellschaft

wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritt der Generalversammlung mittelst dreifacher Konsignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung dieser Konsignationen wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 11. März 1887. (543)
Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

5. Submissionen.

Verdingung von Schmiedeeisen und Eisenbleche pro 1887/8. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung des für das Rechnungsjahr 1887/8 erforderlichen Bedarfs an Schmiede- und Façoneisen sowie an Eisenblech soll öffentlich verdungen werden, wozu auf Montag, den 28. März d. J., Vormittags 10 Uhr, Termin im unterzeichneten Büreau anberaumt ist. Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen in diesem Büreau, Brüderstrasse No. 36 — Zimmer No. 26 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche gegen Einsendung von 70 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden.

Die Angebote zu diesem Termine sind versiegelt, postfrei und auf dem Briefumschlage mit der Aufschrift: „Angebot

auf Schmiedeeisen und Eisenbleche" rechtzeitig an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Zuschlag innerhalb 4 Wochen nach dem Termine.

Breslau, den 10. März 1887. (544)
Materialien-Büreau.

Verdingung von Billetkarten. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen geschnittenen Billetkarten, Edmonson-schen Systems, sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Billetkarten

bis zum Eröffnungstermine am Donnerstag, den 24. März 1887, Vormittags 11 Uhr, an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 7. April d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 11. März 1887. (545)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.





Latowski's Patent-Dampf-Läutewerk
für Locomotiven von Nebenbahnen.

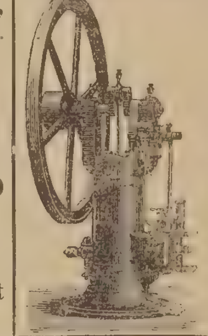
Angewendet von allen Staatsbahnen des In- und Auslandes. Empfohlen, wiederholt, vom Reichs-Eisenb.-Amt.

Robert Latowski,
Eisenb.-Maschinenmeister in Pension
in **München X.**

Auskünfte, Zeichnungen u. s. w. kostenlos.
Probeläutewerke franco angeboten.

Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor, durch Patente geschützt. Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von 1/2—100 Pferdekraft. **20000 Exemplare** mit über **60000 Pferdekraft** im Betrieb.



Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch. Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappe zu flachen, feuersicheren Bedachungen;
Pappbedachungen in △Leistenmanier
Doppellagige Pappdächer
Doppellg. Kies-Pappdächer
Holzcementdächer
in sorgfältigster, sachgemässer Ausführung unter langjähriger Garantie.

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden; bei älteren Bauten auch nachträglich anzuwenden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 22. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. März 1887.

Inhalt:

Das Preussische Gesetz vom 3. November 1838 ist auf die Staatseisenbahnen nicht anwendbar.

Das in der Ueberschrift genannte Gesetz hat von seiner ursprünglichen Bedeutung viel verloren. Weitaus die meisten Bestimmungen sind von der voranschreitenden Gesetzgebung in Materien allgemeinerer Natur — Aktien und Expropriationsrecht — und in Materien speziell eisenbahnrechtlicher Natur — Verhältnisse zur Post, Eisenbahnabgabe — abgeschafft und durch neuere ersetzt worden. Andere haben eine praktische Bedeutung überhaupt nie erlangt. Nur ein kleiner Rest ist als lebendiges Recht zurückgeblieben, aber dieser Rest umfasst einige Normen, welche tief in das Geschäftsgetriebe der Eisenbahnen einschneiden: wir brauchen blos die §§ 14 und 25 zu erwähnen, welche, namentlich die wesentlich privatrechtlichen Bestimmungen des letzteren, eine besondere Bedeutung besitzen. Diese beiden Paragraphen sind nun seit langen Jahren auch auf den Fiskus, der Eisenbahnen baut und betreibt, angewandt worden und zwar offenbar nur deshalb solange unbeanstandet, weil das Preussische Obertribunal in zwei später näher zu erörternden Fällen das Gesetz vom 3. November 1838 als auch auf die Staatsbahnen anwendbar erklärt hatte.

Wenn unsere in der Ueberschrift mitgetheilte These richtig ist, ergeben sich folgende Verschiedenheiten zwischen den Rechtsbeziehungen der Privat-Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum und den entsprechenden Rechtsbeziehungen der Staatseisenbahnen:

1. Die Eisenbahngesellschaften können von den Landespolizeibehörden zur Einrichtung von Anlagen im Sinne des § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht blos im Laufe eines schwebenden Expropriationsverfahrens angehalten werden, sondern auch ausserhalb des Expropriationsverfahrens.

(Vergl. Löbell, Enteignungsgesetz, No. 16 zu § 14.)

Die Staatsbahnen können zur Einrichtung solcher Anlagen nur nach § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 und lediglich im Laufe des Enteignungsverfahrens angehalten werden.

2. Entsteht die Nothwendigkeit von Anlagen im Sinne des § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so trifft die Eisenbahngesellschaften die servitutähnliche Last des Absatzes 2 dieses § 14, wobei sie nur die Einrichtungs- und Unterhaltungskosten von den Interessenten erstattet erhalten, für die anderen Kosten, Inkonvenienzen und Schäden jener Neuanlagen dagegen unentschädigt bleiben.

(Vergl. Hansemann, Kritik des Gesetzes vom 3. November 1838, S. 51.)

Die Staatsbahnen sind freie Eigenthümer ihres Bahnareals und werden von jener Last nicht betroffen.

3. Die Eisenbahngesellschaften sind nach § 25 cit. für allen Schaden haftbar. welcher Dritten bei der Beförderung auf der Bahn zugefügt wird, wenn nicht dem Beschädigten eigene Schuld

(Vergl. das interessante Urtheil des Reichsgerichts vom 11. Mai 1881 [Entsch. 5, 232], Tödtung von Schafen durch einen Eisenbahnzug betreffend.)

Enthebung vom Landsturmdienste.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat an die Bahnverwaltungen diesbezüglich unterm 20. Februar einen Erlass gerichtet, aus welchem wir folgendes entnehmen:

Nach § 15 Punkt 66 der Verordnung des Ministeriums für Landesvertheidigung vom 19. Januar 1887 haben die Verkehrsanstalten die Verzeichnisse der als für ihren Dienstbetrieb unentbehrlich, im Grunde des § 2 des Landsturmgesetzes vom 6. Juni 1886 zur Enthebung vom Landsturmdienste im Kriegsfalle in Antrag zu bringenden landsturmpflichtigen Bediensteten dem Handelsministerium einzureichen.

Die Verwaltungen werden daher eingeladen, für den Fall, als dies nicht schon geschehen sein sollte, sofort die geeignete Einleitung zu treffen, dass die fraglichen Verzeichnisse, bei deren Zusammenstellung im Sinne der citirten Ministerialverordnung auf den unumgänglichen Bedarf sich zu beschränken ist, ehestens vorgelegt werden.

Die Verwaltungen werden zugleich darauf aufmerksam gemacht, bei der Verzeichnung der Landsturmpflichtigen behufs Enthebung vom Landsturmdienste sich streng nach dem vorgeschriebenen Formulare zu richten und die einzelnen Rubriken mit aller Sorgfalt und Genauigkeit auszufüllen.

Lokalbahn Marienbad-Karlsbad.

Das am 11. d. Mts. ausgegebene „Reichsgesetzblatt" enthält den Wortlaut der Konzessionsurkunde für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Marienbad nach Karlsbad mit Abzweigungen von Schönwehr nach Elbogen und von Karlsbad nach Dallwitz. Die Bahn ist dem Ingenieur W. Daniel in Pilsen konzessionirt. Die Hauptlinie Marienbad-Tepl-Karlsbad ist 56,5 km, die Zweiglinie Schönwehr-Elbogen 14 km, die Abzweigung Karlsbad-Dallwitz 4,5 km lang; zur Herstellung der letzteren Linie ist der Konzessionär jederzeit berechtigt, aber nur in dem Falle verpflichtet, wenn der Bau der Fortsetzung von Dallwitz bis Johann-Georgenstadt nach dem Ermessen des Handelsministeriums sichergestellt ist. Die Hauptbahn sammt der Zweiglinie Schönwehr-Elbogen ist binnen längstens zwei und einem halben Jahre fertigzustellen. Der Betrieb der Bahn wird vom Staate für Rechnung des Konzessionärs während der ganzen Dauer der Konzession (90 Jahre) geführt werden; die Staatsverwaltung hat sich aber auch das Recht vorbehalten, die Bahn nach der Vollendung jederzeit einzulösen. Der Konzessionär ist berechtigt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Diese darf sowohl fünfprozentige Prioritätsaktien (bis zur Hälfte des Aktienkapitals), als auch Prioritäten (in einem von der Regierung zu genehmigenden Betrage) ausgeben; die Ausgabe von Prioritäten ist an dieselbe Bedingung geknüpft, welche in der Konzession für die Mährische Westbahn enthalten ist, sie wird nämlich gestattet, wenn für die ersten fünf Jahre eine von der Regierung als genügend erkannte Garantie für die Verzinsung und Tilgung geleistet wird.

Drei neue Dampftramway-Linien für den Wiener Verkehr.

Die „Wiener Ztg." veröffentlicht unterm 8. d. Mts. die der neuen Wiener Tramwaygesellschaft verliehenen Konzessionen für den Bau und Betrieb der Dampftramway-Linien von Wiener-Neudorf nach Guntramsdorf und von Wien (Matzleinsdorfer Linie) nach Inzersdorf. Erstere Linie, eine Fortsetzung der Dampftramway von Wien (Hundsthurmer Linie) nach Wiener-Neudorf, ist mit Benutzung der bestehenden Strassen, namentlich der Wien-Triester Reichsstrasse, nach Guntramsdorf zu führen und wird eine Länge von 4,3 km haben. Die zweite Linie beginnt nächst der Matzleinsdorfer Linie, und zwar in Verbindung mit dem projektirten Dampftramway Steinbauergasse-Central-Viehmarkt; die etwa 3,6 km lange Trace wird dem Zuge der Triester Reichsstrasse folgen, die Südbahn, Wien-Pottendorfer Bahn und Donauländebahn unterfahren und bei Inzersdorf in die Dampftramway nach Wiener-Neudorf münden. Beide Linien sind als eingleisige, normalspurige Lokalbahnen für den Tag- und Nachtverkehr herzustellen. Der Bau ist längstens binnen anderthalb Jahren zu vollenden und die Bahnen sind hierauf dem Betriebe zu übergeben. Die Dauer der Konzessionen ist bis zum 10. März 1935 bemessen.

Mit Beziehung auf die vorstehende Konzession veröffentlicht die „Wr. Ztg." ferner die Konzession für den Bau und Betrieb einer dritten Dampftramway-Linie, durch welche dieses Netz vervollständigt und abgeschlossen werden wird. Es ist dies nämlich eine als Strassenbahn herzustellende Dampftramway, die von der Kopfstation in der Steinbauergasse im fünften Bezirke ausserhalb der Linie längs des Linienwalls über die Gürtelstrasse bis zum Central-Viehmarkt in Simmering führen wird. Vor der Matzleinsdorfer Linie wird von dieser Bahn jene nach Inzersdorf abzweigen. Bis zur Simmeringer Hauptstrasse wird die Bahn eine Länge von 4,85 km haben. Im Viehhofe des Central-Viehmarktes wird sie dann eventuell auf einem Theile des früheren Linienwalls bis zur künftigen Viehverlade-Rampe fortgesetzt werden. Die Bahn ist zweigleisig zu erbauen. Der Bau ist binnen anderthalb Jahren vom Datum der Konzessionsurkunde (29. Dezember 1886) an zu vollenden.

Ausstellung von Viehpässen in Ungarn.

Zur Beseitigung mehrerer diesfalls vorgekommenen Anstände hat das Kommunikationsministerium angeordnet, dass einerseits die Viehpässe auf den Namen desjenigen girirt werden dürfen, welcher die darin verzeichneten Thiere rechtmässig erwirbt und dass dieselben nach der in einem solchen Indossamente als Wohnort dieses Eigenthümers bezeichneten Station transportirt werden dürfen, selbstverständlich wenn die Beschaukommission einen solchen Viehtransport bewilligt, andererseits würden die Bahnorgane für jeden Nachtheil, welcher durch die Erschwerung oder gar Verhinderung von ordnungsmässig beschauten Viehtransporten erwachsen, mit dem Bedeuten verantwortlich gemacht, dass diese Organe gar nicht berechtigt sind, die von den Beschaukommissionen ordentlich ausgestellten Vieh- oder Pferdepässe zu beanstanden, dass sie aber bei solchen Viehtransporten, welche der Beschaukommission nicht unterzogen werden (als Schafe, Ziegen und Schweine) die ordnungsmässige Ausstellung der Viehpässe zu prüfen und den Begleitpapieren anzuschliessen haben.

Bahnärztliche Jahresberichte.

Im Ungarischen Ministerium des Innern fand die fortgesetzte Berathung seitens der Bahnärzte sämmtlicher Bahnverwaltungen statt, in welcher der einheitliche Vorgang bei den Jahresberichten festgestellt wurde. Dieselben sollen vom Jahre 1888 ab eine den wissenschaftlichen und praktischen Anforderungen entsprechende Uebersicht aller auf die Erkrankung und das Ableben von Bahnbediensteten Einfluss nehmenden Momente, in 4 Tabellen gruppirt, gleichförmig darstellen; zugleich wurde der Chefarzt Dr. Josef Borbely der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn damit betraut, ein Musterformular für den einheitlichen Jahresbericht selbst zu entwerfen, dem Ausschusse der Bahnärzte dann mitzutheilen, welcher dasselbe schliesslich den Bahnverwaltungen zur Nachachtung bekannt geben wird.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat unter dem 26. Februar dem Fürsten Eustach Sanguszko im Vereine mit den Grossgrundbesitzern Adam Ritter von Skrzynski in Zagorzany und Ladislaus Ritter von Struskiewicz in Niewarow und dem Realitätenbesitzer Dr. Stanislaus Ritter von Biesiadecki in Lobzow bei Krakau neuerlich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Eisenbahn von Jaslo über Kolaczyce, Brzostek und Pilzno nach Dembica zum Anschlusse an die Galizische Carl-Ludwigbahn auf die Dauer eines Jahres, und unter dem 1. März der Kommanditgesellschaft zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen, „Soenderop & Cie. in Berlin" die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Zahnradbahn von der Station Vordernberg der Leoben-Vordernberger Bahn zur Station Eisenerz der Kronprinz Rudolfbahn-Linie „Eisenerz-Hieflau" auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt; ferner unter dem 27. Februar die dem Bürgermeister von Raudnitz Dr. Josef Vaclavik im Vereine mit den Bürgermeistern von Budyn und Mseno, Josef Mikula und Franz Toman, mit dem Erlasse vom 28. August 1886 auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von Raudnitz über Doxan, Budyn und Mseno zum Anschlusse an die Prag-Duxer Bahn nach Peruc auf weitere sechs Monate verlängert, ferner dem Konzessionär der Kolomeaer Lokalbahnen, Stanislaus Prus Ritter von Szczepanowski in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, event. als Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von der Station Kniazdwor der Kolomeaer Lokalbahnen über Lanczyn und Dobrotow nach Delatyn mit Abzweigungen zu den Salzsudwerken in Lanczyn und Delatyn auf die Dauer von sechs Monaten und schliesslich dem Ingenieur Koloman Lukrits im Vereine mit dem Bauunternehmer Wilhelm Rzizek die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der von der genannten projektirten Lokalbahn „Lend-Badgastein" von Badgastein nach Böckstein auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Eisenbahn-Vorkonzession in Ungarn.

Der Ungarische Kommunikationsminister hat den Obergespanen Baron Bela Radvanszky und Baron Bela Vay die Vorkonzession zum Bau einer Vizinalbahn von Miskolcz bis Püspök-Ladany und von hier event. bis Bekes-Csaba auf ein Jahr verliehen.

Blocksignalanlagen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Wie die „Wiener Zeitung" auf Grund eines Exposés im „C. f. E. u. D." mittheilt, wird das sogenannte „Blocksystem", welches auf Bahnen mit dichtem Verkehre die hinter einander

verkehrenden Züge vor gefahrdrohenden Annäherungen und vor dem Anfahren zu schützen bestimmt ist, nunmehr auch in Oesterreich auf Bahnlinien mit dichtem Verkehre successive eingeführt werden. Schon im Jahre 1878 hat die Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft auf der Strecke Wien-Stadlau eine kleine derartige Anlage gemacht, welcher auf der Lokalstrecke Wien-Purkersdorf der Kaiserin Elisabethbahn im Jahre 1883 eine ausgedehnte Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz gefolgt ist. Auch die Südbahn hat im Jahre 1885 in der Strecke Wien-Mödling diese Sicherungsanlagen eingeführt. Aehnliche Einrichtungen sind auf den Staatsbahnen bis Ende des Jahres 1885 auch in den Strecken Kleinmünchen-Hörsching und St. Veit-Hetzendorf ausgeführt worden. Gegenwärtig stehen bereits weitere Streckensicherungen in den Wiener Lokalstrecken, und zwar Purkersdorf-Tullnerbach der Kaiserin Elisabethbahn, Mödling-Vöslau der Südbahn und Wien-Tulln der Kaiser Franz-Josefbahn in Aussicht.

Umbau der Südbahnstation Meidling.

Diesbezüglich hat der Handelsminister an die Verwaltung dieser Bahn unterm 7. März einen Erlass gerichtet, welchem wir folgendes entnehmen:

Das vorgelegte umgearbeitete Projekt für die Umwandlung der Station Meidling in eine Doppelstation wird mit der Aufforderung zur Ausführung genehmigt, die bezüglichen Herstellungen unverweilt in Angriff zu nehmen und bis zur Aktivirung der bisherigen Sommer-Fahrplanordnung zu vollenden.

Hinsichtlich der für das neue Projekt veranschlagten Summe von 150 600 fl., in welche auch die Kosten einer Central-Weichen- und Signalstellung mit 13 000 fl. einbezogen erscheinen, wird bemerkt, dass diese Herstellung zwar für die Sicherheit des Betriebes unzweifelhaft nothwendig, jedoch keineswegs als eine unmittelbare Folge der Anlage von Perrons zwischen den Gleisen anzusehen ist, und daher als eine mit dieser Anlage in keinem ursächlichen Zusammenhange stehende Herstellung bei der Aufstellung des vorliegenden Projektes eigentlich ausser Betracht zu bleiben gehabt hätte.

Wenn aber auch die beabsichtigte Central-Weichen- und Signalstellung im allseitigen Interesse, und zwar nicht nur in jenem der Südbahngesellschaft, sondern auch in jenem der K. K. Staatsbahnen und der Wiener Verbindungsbahn gelegen sei, so müssten doch die betreffenden Kosten mindestens zur Hälfte die Südbahn treffen.

Demnach würde sich also der von der Südbahngesellschaft für sich mit 68 100 fl. berechnete Betrag um 6 500 fl., mithin auf 74 600 fl. erhöhen und dementsprechend sich der bei Anlage von zwei Perrons resultirende Mehraufwand von 82 500 fl. um 6 500 fl., mithin auf 76 000 fl. herabmindern.

Die Vertheilung der Kosten habe in der Weise zu erfolgen, dass sowohl die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als auch das Konsortium der Wiener Verbindungsbahn, insolange dieselben den Bahnhof Meidling für ihren Verkehr mitbenutzen, an dem gesammten effektiven Bauaufwande für die Umgestaltung des Meidlinger Bahnhofes mit je 25 pCt. zu partizipiren, bezw. die hierauf entfallenden jährlichen Zinsen- und Amortisationsquoten der Südbahngesellschaft zu vergüten hätten.

Die Gesellschaft wird aufgefordert, mit der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und dem Konsortium der Wiener Verbindungsbahn wegen Abschlusses eines auf obige Basis zu stellenden Uebereinkommens in Verhandlung zu treten, und spricht das Handelsministerium seine Geneigtheit aus, das Zustandekommen der gedachten Vereinbarung nöthigenfalls durch entsprechende Einflussnahme auf die beiden mehrgenannten Bahnverwaltungen zu fördern.

Durch diese Umwandlung wird nun die ganze Lokalstrecke der Südbahn von Hetzendorf bis Meidling, gleich jenen der Westbahn, Anlagen mit Doppelperrons und ausser dem Bahnniveau geführten Durchgängen erhalten haben.

Reform der Eisenbahnkartelle.

In der nächsten Zeit werden der „N. Fr. Pr.“ zufolge wichtige Verhandlungen zwischen den Oesterreichischen Eisenbahnen stattfinden, welche möglicherweise eine Umgestaltung des bestehenden Kartellwesens herbeiführen werden. Die Oesterreichische Nordwestbahn hat sich dazu entschlossen, diese Frage ins Rollen zu bringen. Ihr eigentliches Motiv besteht darin, dass die Nordwestbahn mit ihren Antheilen an an dem gesammten Verkehr, welcher durch Kartelle beherrscht wird, unzufrieden und gesonnen ist, nur auf Basis höherer Antheile die Kartelle zu erneuern. Deshalb hat die Nordwestbahn das Kartell für den Elbeverkehr gekündigt und bezüglich aller anderen Kartelle, welche schon vor einigen Jahren durch die Staatsbahnen gekündigt worden sind und nur vermöge stillschweigender Duldung fortbestehen, die Erstattung neuer Vorschläge verlangt. Viele wichtige Kartelle stammen schon aus der Zeit zu Beginn der siebziger Jahre, und die Nordwestbahn macht geltend, dass seit damals die Verkehrsverhältnisse sich vollständig geändert hätten, und zwar wesentlich zu Gunsten der Nordwestbahn, welche in der Elbe eine wichtige Ressource besässe. Soweit kommt nur das Spezialinteresse der Nordwestbahn in Frage. Allein die Nordwestbahn will bei diesem Anlasse — und hier handelt sie in Uebereinstimmung mit anderen grossen Bahnen — eine gründliche Umgestaltung des Kartellwesens fordern. Das System der Kartelle überwuchert derart, dass umfangreiche und undurchdringliche Operate entstanden sind, welche dem Tarifmanne eine Uebersicht der nach vielen Hunderten zählenden Vereinbarungen gewähren — sollen. Ebendaher rühren die enormen Schwierigkeiten der Verrechnung, die sich bei den Ausweisen, in der Gebahrung, bei den Bilanzen der Eisenbahnen fühlbar machen. Die Hauptsache aber ist, dass die Kartelle, welche ursprünglich dazu bestimmt waren, Ausschreitungen der Konkurrenz zu verhüten, in ihrer jetzigen unnatürlichen Entwickelung jede selbstständige Bewegung der einzelnen Eisenbahnen lähmen und die büreaukratische Rechnungskontrole an die Stelle der freien Geschäftspolitik setzen. In den bevorstehenden Verhandlungen soll die Reduktion der Kartelle auf etwa 50 Relationen, welche Knotenpunkte des Verkehrs verbinden, beantragt werden. Die Ursache der stillschweigenden Verlängerung der von den Oesterreichischen Bahnen schon vor 2 Jahren gekündigten Kartelle liegt in der Schwierigkeit, welche die Ordnung der Angelegenheiten zwischen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Südbahn mit sich brachte. Diese ist nun kürzlich dahin erfolgt, dass der Verkehr von Böhmen nach Triest westlich von Prag und ebenso ein Antheil an dem östlichen Verkehr den Staatsbahnen zufällt.

Unter Pari notirende 5 pCt. Eisenbahnprioritäten.

Die Kriegsbefürchtungen und der Misskredit besonders Ungarn gegenüber äussert sich in folgenden Koursnotirungen der zu Anlagen bisher besonders gesuchten Prioritäten.

		Derz. Kours
5	pCt. Albrechtbahn-Prioritäten	98.—
5	„ Alföldbahn- „ I. Em.	99.—
5	„ „ „ II. „	97.—
5	„ Donau-Drau	98.—
5	„ Kaschau-Oderberger Prioritäten	99.—
5	„ „ (Eperies-Tarnow)	98.—
5	„ „ (Oesterr. Strecke)	99.75
5	„ Siebenbürger Bahn Prioritäten	97.—
5	„ Ungar.-Galizische Bahn Prioritäten I. Em.	97.—
5	„ „ „ „ II. „	96.—
5	„ Ungarische Nordostbahn „	96.50
5	„ „ Westbahn „ I. Em.	99.—
5	„ „ „ „ II. „	98.—
5	„ Verein. Ungar. Prioritätsanleihe Gold	124.—

In diese Kategorie gehören auch die verwandten Ostbahn-(Staats-) Obligationen und zwar:

		Derz Kours
5	pCt Silber-Obligationen vom Jahre 1869	96.50
5	„ Gold- „ „ „ 1873	124.—
4½	„ „ „ „ „ 1876	115.—

Die Rentabilität dieser Kategorien stellt sich durchwegs um eine Kleinigkeit über 5 pCt. Alle diese Werthpapiere sind als hochrentable und wenn auch im Kriegsfalle nicht gegen Koursverlust gefeite, so doch als eine über jeden Zweifel gesicherte Kapitalsanlage anzusehen, nachdem dieselben nicht nur durch die Garantie des Staates, sondern auch durch die betreffenden Bahnunternehmungen vollkommen gedeckt sind, zu deren Lasten sie im Eisenbahnbuche in erste Reihe einverleibt sind.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Schon die vorstehende Tabelle zeigt die Verheerungen infolge der bisherigen Ungewissheit der politischen Lage. Es scheint aber mit der Bewilligung des Septennates in Deutschland wirklich eine Wendung zum Bessern eingetreten zu sein, an welcher zunächst die Bahnaktien des internationalen Verkehres partizipiren. So verzeichnen Carl-Ludwigbahn (201.75), Oesterreichische Nordwestbahn (161), Elbethalbahn (158.25), Staatsbahn (244.10) und Südbahn (92.25) eine bedeutende Steigerung; dagegen wichen Ferdinands-Nordbahn (2367) um ein weniges infolge von Realisirungen. Die günstige Entwickelung des Verkehres auf unseren Bahnen ist anhaltend geblieben. Die Mehreinnahmen sind zwar nicht sehr bedeutend, aber die Thatsache, dass solche überhaupt vorhanden sind, ist gewiss an und für sich sehr erfreulich. Infolge der Eröffnung der Schifffahrt sind die an den Umschlagsverkehren betheiligten Bahnen (vide Elbethalbahn) sehr gesucht. Die nächste Zukunft scheint den Ungarischen Werthen zu gehören, indem dieselben wie die Nordostbahn (158) mit 6,2 pCt. und noch etwas darüber notiren.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge. Das nebenerwähnte Verzeichniss ist seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins neu ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1284 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 1329 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 17. d. Mts.).

Württemberg-Bayerischer Staatsvertrag
vom 10. Februar 1887.

⊙ Dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern über die Herstellung weiterer Verbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen und die Abänderung der die vorhandenen Eisenbahnanschlüsse betreffenden Vereinbarungen ist folgendes zu entnehmen: Die Königlich Württembergische und die Königlich Bayerische Regierung, in der Absicht weitere Verbindungen zwischen den beiderseitigen Staatseisenbahnen zu vereinbaren und wegen der gemeinschaftlichen Benutzung der Bahnhöfe Ulm, Nördlingen und Crailsheim, sowie des Betriebs der Eisenbahnstrecken vom Bahnhof Ulm bis zur Württembergisch-Bayerischen Landesgrenze, von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Landesgrenze und von Crailsheim bis zur Württembergisch-Bayerischen Landesgrenze anderweite Bestimmungen zu treffen, haben Bevollmächtigte ernannt, welche vorbehaltlich der Allerhöchsten Ratifikation nachstehenden Vertrag verabredet haben: Es sollen auf Württembergischem und Bayerischem Gebiete eine Eisenbahn von L e u t k i r c h über Arlach und Buxheim nach M e m m i n g e n und eine solche von W a n g e n i. A. nach H e r g a t z gebaut werden. Die Bahnen sollen zunächst eingleisig nach den Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen als Hauptbahnen hergestellt werden. Ueber die Herstellung des zweiten Gleises werden die Königlich Württembergische und die Königlich Bayerische Regierung sich bei Eintritt des Bedürfnisses verständigen. — Die auf Württembergischem Staatsgebiet gelegenen Strecken der in Art. 1 genannten Bahnen werden von der Königlich Württembergischen Regierung, die auf Bayerischem Staatsgebiet gelegenen Strecken von der Königlich Bayerischen Regierung als Theile ihrer Staatsbahnen ausgeführt. Die Kosten der Ueberbrückung der Iller werden von jeder der beiden Regierungen zur Hälfte getragen. Wegen der gemeinschaftlichen Ausführung der Illerbrücke bleibt besondere Verständigung vorbehalten. Der Bahnbau soll von beiden Theilen möglichst beschleunigt und es sollen jedenfalls innerhalb 2½ Jahren, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen des gegenwärtigen Staatsvertrags an gerechnet, die Bahnen in ihrer ganzen Länge in vollkommen betriebsfähigem Zustand hergestellt werden. Sollten jedoch unvorgesehene ausserordentliche Ereignisse eintreten, so wird die Baufrist entsprechend verlängert werden. — Der Fahrdienst wird für die Strecken Leutkirch-Memmingen und Wangen-Hergatz der Königlich Württembergischen Eisenbahnverwaltung unter Annahme des Prinzips der Naturalausgleichung übertragen. Ohne besondere Vergütung sind auf den Bahnhöfen Memmingen und Hergatz der Königlich Württembergischen Eisenbahnverwaltung durch die Königlich Bayerische Verwaltung die nöthigen Einrichtungen und Lokale zur Hinterstellung, Reinigung und Drehung der mit den Zügen ankommenden Maschinen, sowie zur Unterkunft und zum Uebernachten des Zugpersonals zur Verfügung zu stellen; auch ist das für die Lokomotiven benöthigte Wasser unentgeltlich abzugeben. Durch das Württembergische Personal und mit Württembergischen Material werden auf den genannten Bahnhöfen die ankommenden Württembergischen Züge in das Einfahrtsgleise eingeführt und die abgehenden fertiggestellten Züge aus dem Ausfahrtsgleise geführt. Alle übrigen für die Königlich Württembergische Eisenbahnverwaltung zu vollziehenden Geschäfte im Stations-, Rangir- und Abfertigungsdienst werden durch die Königlich Bayerische Verwaltung ohne besondere Vergütung besorgt. — Die Fahrpläne der Verbindungsbahnen sind jeweils von beiden Verwaltungen gemeinsam festzustellen und soll dabei auf das möglichste Ineinandergreifen der Züge der Verbindungsbahn mit den sonstigen auf den Anschlussstationen verkehrenden Zügen Bedacht genommen werden. Auf jeder der Verbindungsbahnen sollen in beiden Richtungen mindestens täglich drei Züge mit Personenbeförderung geführt werden. — Längs der zur Ausführung kommenden Bahnen sind Telegraphenleitungen durch jede Verwaltung auf ihrem Gebiete zunächst und vorzüglich für den Betriebsdienst herzustellen. Die Bahndienstdepeschen werden gegenseitig unentgeltlich befördert. — Vom Zeitpunkt der Eröffnung der Verbindungsbahn Leutkirch-Memmingen an verlieren die Bahnhöfe Ulm, Nördlingen und Crailsheim ihre Eigenschaft als Bayerisch-Württembergische Wechselstationen (in tarifarischer Hinsicht Ulm und Crailsheim als interne Bayerische Stationen, Nördlingen als interne Württembergische Station). Vom gleichen Zeitpunkte an gehen die Unterhaltung und die Bewachung der Bahnstrecke von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze und ihrer Zubehörden auf die Königlich Bayerische Eisenbahnverwaltung, der Bahnstrecken vom Bahnhof Ulm bis zur Württembergisch-Bayerischen Grenze und von Crailsheim bis zur Württembergisch-Bayerischen Grenze auf die Königlich Württembergische Eisenbahnverwaltung über. Jede Verwaltung erhebt die Transporttaxen und sonstigen Gebühren für die auf ihrem Gebiet gelegenen Bahnstrecken nach den von ihr festgesetzten Sätzen. Ebenso kommen der Eigenthumsverwaltung die Nebennutzungen zu. Die Betriebsendstationen Ulm und Crailsheim treten mit den Bayerischen, die Station Nördlingen mit den Württembergischen Stationen in das Verhältniss von Verbandsstationen. Die Station Ellrichshausen wird Württembergische Station. Der Fahrdienst auf den Bahnstrecken vom Bahnhof Ulm bis zur Grenze und von Crailsheim bis zur Grenze wird von der Königlich Bayerischen, jener auf der Strecke Nördlingen bis zur Grenze von der Königlich Württembergischen Verwaltung geführt. Die Fahrdienstleistungen auf den sämmtlichen Württembergisch-Bayerischen Anschlussbahnen werden nach der Zahl der je auf die fremde Bahnstrecke übergehenden Betriebsmittel und Bediensteten und ihrer kilometrischen Leistungen ausgeglichen; soweit eine Ausgleichung nicht möglich ist, tritt Vergütung nach besonders zu vereinbarenden kilometrischen Sätzen für die einzelnen Leistungen ein. Der den Fahrdienst besorgenden Verwaltung sind auf den Bahnhöfen Crailsheim, Nördlingen und Ulm, auf dem letzteren in dem seitherigen Umfange, die nöthigen Einrichtungen und Lokale zur Hinterstellung, Reinigung und Drehung der mit den Zügen ankommenden Maschinen. sowie zur Unterkunft und zum Uebernachten des Zugpersonals ohne besondere Vergütung zur Verfügung zu stellen. Durch die Königlich Bayerische Verwaltung werden die in Ulm und Crailsheim ankommenden Bayerischen Züge in das Einfahrtsgleise geleitet und die abgehenden fertiggestellten Züge aus dem Ausfahrtsgleise abgeführt. Dieselben Obliegenheiten hat die Königlich Württembergische Verwaltung bei den in Nördlingen ankommenden und von da abfahrenden Württembergischen Zügen. In Crailsheim und Nördlingen ist das für die Lokomotiven benöthigte Wasser unentgeltlich abzugeben; die in Ulm verkehrenden Bayerischen Maschinen fassen ihr Wasser wie bisher in Neu-Ulm. Den Stations-, Rangir- und Abfertigungsdienst hat in Nördlingen die Königlich Bayerische, in Ulm und Crailsheim die Königlich Württembergische Verwaltung jede durch ihre Organe und auf ihre Kosten zu besorgen. Die Königlich Bayerische Verwaltung entrichtet an die Königlich Württembergische Verwaltung für ihre grössere Aufwendung auf den in ihrem Gebiete gelegenen seitherigen Wechselbahnhöfen eine Jahresentschädigung von 65 000 ℳ in vierteljährigen Raten. — Die beiden kontrahirenden Regierungen behalten sich für gegenwärtigen Staatsvertrag die Zustimmung der Landesvertretung, soweit dieselbe erforderlich ist, vor. — Der gegenwärtige Vertrag soll beiderseitig zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden zu München spätestens binnen 8 Wochen vorgenommen werden.

Die Griechischen Eisenbahnen.

Politische Wirren und Geldmangel liessen Griechenland erst spät an den Bau von Eisenbahnen denken. Im Jahre 1882 hatte das Königreich nur 12 km Eisenbahnen; nämlich die am 18. Februar 1869 eröffnete, 8,65 km lange Eisenbahnverbindung Athens mit seinem Hafen Piräus, zu welcher später eine davon abzweigende Dampftrambahn nach dem an der Bucht von Phaleron gelegenen Seebade kam. Auf ersterer Bahn, die eine jährliche Verzinsung des Nennwerthes der Antheilscheine von 9 bis 10 pCt. zu erzielen vermag, geht halbstündlich (Abends stündlich) ein Zug, der den gesammten Lokalverkehr zwischen beiden Orten zu bewältigen hat.

Als Trikupis 1882 ans Ruder kam, widmete er sich mit Eifer dem Ausbau des Eisenbahnnetzes, das nach seinem Plane aus drei besonderen Gruppen bestehen wird: 1. das Attisch-Peloponnesische Netz oder die Piräus-Peloponnes Eisenbahn, 2. das Thessalische Netz und 3. die Verbindungslinie von Süden nach Norden. Noch im Laufe des Jahres 1882 wurde das A t t i s c h - P e l o p o n n e s i s c h e Netz in Angriff genommen; unter Oberleitung des s. Z. am St. Gotthardtunnel beschäftigten Schweizerischen Ingenieurs Schneider wurden die Vorarbeiten von 8 Schweizerischen Ingenieuren in 7 Monaten ausgeführt und die Prüfung derselben durch die Griechischen Staats-

ingenieure, an deren Spitze ein Franzose stand, so gefördert, dass noch im November mit dem Bau begonnen werden konnte. Die mit einer Spurweite von 1 m anzulegende Bahn sollte von Athen (Piräus) — in einem Halbkreis den Busen von Salamis umgehend, sowie die Orte Eleusina und Megara berührend — nach Kalamaki am Isthmosbusen von Aegina, alsdann quer über die Landenge nach Korinth führen, von hier sollte ein nordwestlicher Zweig nahe der Nordküste von Morea längs des Busens von Korinth über Kiaton nach Patras und alsdann der Westküste von Morea folgend über Achaia, Lechaena, Gastuni und Pyrgos nach Katákolon auslaufen, während der andere östliche Zweig Mykenae, Argos und Nauplia am gleichnamigen Meerbusen zu berühren hätte mit einer Seitenlinie von Argos nach dem gleichfalls am Busen von Nauplia gelegenen Myli. Ausserdem sollte eine Bahn von dem Bergwerksstädtchen Laurion an der Südspitze von Attika nach Athen und von dort nach Kephisia an der Böotischen Grenze gebaut werden.

Diese sämmtlichen Linien wurde der „Banque Hellenique de Crédit Général" konzessionirt. Dieselbe gründete Anfang 1884 eine Gesellschaft, deren Kapital auf 46 Millionen Drachmen, bestehend aus 184 000 Antheilscheinen zu 250 Drachmen, festgesetzt wurde; da indessen die Regierung einen unverzinslichen Bauzuschuss von 8 Millionen Drachmen (20 000 für den Kilometer) in der Weise gewährte, dass sie nach Massgabe des Baufortschritts zu jedem volleingezahlten Antheilschein einen Zuschuss von im ganzen 43 Drachmen — welche also der Inhaber nicht zu entrichten braucht — leistete, so ermässigte sich ein auf 250 Drachmen lautender Antheilschein auf 207 Drachmen.

Der erste Theil der Bahn bereitete beim Bau nur wenig Schwierigkeiten und bereits im Juli 1884 konnte die Strecke bis Eleusis (25 km) eröffnet werden; bis Oktober desselben Jahres war eine weitere Strecke bis Megara fertiggestellt, ohne dass dieselbe jedoch sofort dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Nachdem alsdann noch im Laufe des Jahres 1884 die Strecke Kalamaki - Korinth (10 km) in Betrieb genommen worden war, verkehrten Anfangs 1885 einzelne Züge schon bis Korinth und am 14. April 1885 wurde die ganze 100 km lange Strecke Athen - Korinth dem öffentlichen Verkehre übergeben. Von der 130 km langen nach Patras führenden Fortsetzung wurde Ende September 1885 die 20 km lange Strecke bis Kiaton in Betrieb genommen, während die Eröffnung bis Patras erst im Jahre 1888 zu erwarten steht. Auf dieser Strecke treten nämlich die Bergabhänge bisweilen so nahe an die Küste, dass die Bahn auf dem Küstensaum keinen Platz mehr hat und Sprengungen oder die Anlage von Brückenbauten nöthig werden; auch machen die steil zum Meere abstürzenden Wildbäche, welche selten ihr Bett beibehalten, die Herstellung vieler Durchlässe durch den Bahnkörper erforderlich. Die Weiterführung von Patras bis Pyrgos ist überhaupt von der Gesellschaft vorläufig aufgegeben, dagegen nur die 9 km lange Reststrecke Pyrgos - Katákolon gebaut und bereits im Jahre 1883 in Verkehr gesetzt worden; auf derselben verkehren täglich in jeder Richtung 5 Personenzüge.

Die Zweigbahn von Korinth über Argos nach Nauplia (64,51 km) wurde im Oktober 1884 in Angriff genommen und im Jahre 1886 eröffnet, während die Abzweigung Argos-Myli (9,83 km) nahezu vollendet ist; auf der Strecke Athen-Nauplia vermitteln täglich 2 in jeder Richtung laufende Züge den Personenverkehr. Von der Linie Laurion-Athen-Kephisia (62 km) wurde im Dezember 1884 die 10 km lange Strecke Laurion-Markopulon und am 8. Juli 1885 die Strecke Markopulon-Athen (30 km) dem Verkehr übergeben; auch die Strecke Athen-Kephisia, auf welcher täglich 5 Züge in jeder Richtung verkehren, ist ebenfalls in 1885 bereits eröffnet.

Bald nach der Ende 1881 erfolgten Abtretung T h e s s a l i e n s seitens der Pforte an Griechenland trat die Griechische Regierung wegen des Baues der Eisenbahnlinien von Volo am gleichnamigen Meerbusen über Velestino nach Larissa und von Velestino über Pharsala, Karditza und Trikala nach Kalabaka mit den Bauunternehmern Maurokordato und Genossen in Konstantinopel in Verbindung. Nach langen Unterhandlungen wurde diesen Unternehmern auf 99 Jahre die Konzession ertheilt, wonach diese Linien eingleisig und mit 1 m Spurweite auszubauen und in Betrieb zu setzen waren, während der Staat sich verpflichtete, eine einmalige Beihilfe von 20 000 Drachmen für den Kilometer zu gewähren, wofür er sich indessen das Recht vorbehielt, die Bahn nach 15 Jahren einzulösen; der Einlösungspreis soll nach den Einnahmen der letzten fünf Jahre ermittelt werden. Der Ueberschuss, wenn er eine Verzinsung von 7 pCt. des Anlagekapitals übersteigt, soll zwischen der Gesellschaft und der Regierung getheilt werden. Der sofort in Angriff genommene Bau der 60,55 km langen Linie Volo-Velestino-Larissa wurde so gefördert, dass bereits Oktober 1883 Arbeiter und Bahnbedienstete befördert und die Bahn am 4. Mai 1884 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Die bereits im Jahre 1883 konzessionirte Fortsetzung dieser Linie bis zu dem kleinen Hafenplatze Platamona — von wo ein regelmässiger Dampferdienst nach Salonichi eingerichtet werden sollte — ist bisher nicht ausgeführt. Während sich inzwischen eine Aktiengesellschaft zum Betriebe dieser Linien bildete, wurde auch mit dem Bau der 141,33 km langen Linie Velestino-Kalabaka vorgegangen; von derselben wurde im Dezember 1884 und während des Jahres 1885 die Strecke Velestino-Persifli-Pharsala (48 km), im Juli Pharsala - Sophades, im Oktober Sophades-Karditza eröffnet. Am 21. März 1886 wurde alsdann Karditza-Fanari-Stefanoseus (27 km) und am 24. Juni 1886 die Reststrecke Stefanoseus-Trikala-Kalabaka (27,5 km) dem Verkehre übergeben. Auf der 14 km langen Theilstrecke dieser Linie von Velestino bis Persifli ist die Steigung so bedeutend und die Krümmungen sind so stark, dass mit grossen Maschinen nur 8, mit kleinen Maschinen nur 5 Wagen befördert werden können; in der weiteren Strecke kommen so bedeutende Steigungen nicht mehr vor.

Auf der Strecke Volo-Velestino-Larissa verkehren täglich in jeder Richtung zwei Personen befördernde Züge; ausserdem einer zwischen Volo und Velestino mit Anschluss in Velestino nach bezw. von Kalabaka. Auf letzterer Strecke verkehrt ausserdem täglich in jeder Richtung ein Personen befördernder Zug zwischen Pharsala und Karditza und einer — jedoch zu anderer Tageszeit — zwischen Karditza und Kalabaka.

Von den weitgehendsten Folgen, jedoch auch mit den grössten Schwierigkeiten verbunden, ist der Bau der V e r b i n d u n g s b a h n von Athen nach Larissa und von dort bis zum Anschluss an das Türkische Bahnnetz in Salonichi. Nach Fertigstellung des Orientbahnanschlusses würde dadurch der Seeweg nach Egypten, Ostafrika, Indien, Westasien und Australien um 600 km verkürzt werden; denn um soviel ist die Entfernung vom Piräus nach Port Saïd geringer als die von Brindisi (dem jetzigen Ausgangshafen) nach Port Saïd. Ausser dem Durchgangsverkehr, der sich voraussichtlich dieser Verbindung zuwenden würde, hätte Grichenland auch den Vortheil des direkten Anschlusses an Westeuropa. Erst Trikupis war es, welcher im Jahre 1882 Französische Ingenieure berief, denen er die Vorarbeiten für die zu bauende Bahn auftrug. Nach dem im Laufe des Jahres 1883 vorgelegten Ergebniss derselben sollte die Bahn die Bezirke Attika, Thiva (Theben), Livadia, Lokris, Phtiatis und Thessalien berühren, und vom Piräus ausgehend — die Orte Theben (80,57 km), Livadia (35,2 km), Lamia (104,4 km), Orphona (90,8 km) und Larissa (34,3 km) berühren. Bei einer Gesammtlänge von 345,27 km sollte die Bahn 6 Stationen und 35 Haltestellen erhalten. Die Baukosten würden sich bei normalspuriger Anlage auf 56 000 000 *M.* (162 300 *M.* für den Kilometer) belaufen; dieser hohe Betrag ergibt sich durch die vielfach nöthig werdende Anlage von Kunstbauten, u. a. würden 19 Tunnels, einer von 3 180 m, einer von 2 150 m, zwei von mehr als 1 000 m und zwei von mehr als 700 m Länge erforderlich sein. Ausser diesen Uebelständen kam hinzu, dass das von der Bahn zu durchschneidende Gebiet nur dünn bevölkert ist, dass die Bodenerzeugnisse dem eigenen Bedürfniss der Bevölkerung kaum genügen, dass ausser vereinzelten Spinnereien in Livadia und Lamia Gewerbthätigkeit nicht besteht und — was am meisten ins Gewicht fällt — dass sich die Verhandlungen mit der Pforte derart in die Länge zogen, dass an ein Zustandekommen des Anschlusses der Bahn sehr stark gezweifelt werden musste. Alle diese Umstände brachten es mit sich, dass von den der Griechischen Regierung gemachten Angeboten die einen nichts weniger als vertrauenerweckend waren, die anderen aber so hohe Forderungen stellten, dass es der Regierung — die nur den Grund und Boden, ausser wenn derselbe Gemeinden über 1 000 Seelen gehört, zur Verfügung stellen, auch einen Mindestertrag für den Kilometer gewährleisten will — unmöglich wurde, darauf einzugehen. Nachdem die Versuche, zuerst Französisches, alsdann Oesterreichisches, auch Englisches und Deutsches Kapital für den Bau zu gewinnen, nicht zum Ziele geführt hatten, erbot sich Ende 1884 eine Gruppe von Banken, an deren Spitze das Comptoir d'Escompte in Paris steht, gegen eine Gewährleistung einer 5 pCt. Verzinsung für ein Baukapital von 110—120 000 000 Frcs. das ganze Netz der für Griechenland geplanten Bahnen s c h m a l spurig zu bauen, wobei die Weigerung der Pforte, den Anschluss nach Salonichi herstellen zu lassen, dadurch umgangen werden sollte, dass die Bahn von Larissa durch das Thal Tempe bis Tschai Agysi am Meere fortgesetzt würde, von wo ein Eildampfer Waaren und Reisende in drei Stunden nach Salonichi zu bringen hätte. Aber auch diese Verhandlungen, deren Ziel schon gesichert erschien, zerschlugen sich wieder und so können vielleicht noch Jahre vergehen bis dieses Unternehmen, dessen Abschluss s. Zt. bereits für das Jahr 1888 mit Sicherheit erwartet wurde, überhaupt in Angriff genommen wird. Bevor aber diese Strecke nicht ausgeführt wird, haben auch die ferneren Pläne, die Piräus-Peloponnes-Eisenbahn über Nauplia hinaus nach Tripolitza entweder bis Kalamata am Messenischen Meerbusen oder bis Malvasia an der Ostspitze des Peloponnes zu verlängern, welche bereits ernstlich in Erwägung gezogen worden sind, kaum Aussicht auf Verwirklichung.

Verkehr und Transportpreise der Untergrundbahn in London.

Die Metropolitan Railway Co. hatte nach ihrem Bericht für das Kalenderjahr 1886 in den letzten 6 Monaten dieses Jahres eine Zunahme des Reinertrages von etwa 76 300 ℳ gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zahl der beförderten Passagiere und die Bruttoeinnahmen sind seit 1863 gewesen wie folgt:

Jahr	Zahl der Passagiere	Bruttoeinnahmen für Personen und Güter u. s. w. £
1863	9 455 175	101 707
1864	11 721 889	116 489
1865	15 763 907	141 513
1866	21 273 104	210 242
1867	23 405 282	233 180
1868	27 708 011	284 243
1869	36 893 791	374 083
1870	39 160 849	385 372a)
1871	42 765 427	396 068b)
1872	44 392 440	401 390
1873	43 533 973	408 382
1874	44 118 225	411 550
1875	48 302 324	448 364c)
1876	52 586 395	475 792d)
1877	56 175 753	490 828
1878	58 807 038	494 873
1879	60 747 553	506 204e)
1880	63 759 573	526 213f)
1881	67 621 670	551 776
1882	69 357 183	556 999g)
1883	74 204 301	603 768h)
1884	75 926 262	603 751i)
1885	77 170 601	591 981j)
1886	80 474 550	616 269
zusammen	1 145 325 276	9 931 037

a) Eröffnung der District Railway bis Blackfriars Bridge Mai 1870,
b) Eröffnung der District Railway bis Mansionhouse 3. Juli 1871.
c) Ausdehnung bis Bishopsgate eröffnet 12. Juli 1875,
d) Ausdehnung bis Aldgate eröffnet 18. November 1876,
e) Ausdehnung von Swiss Cottage nach West Hampstead eröffnet 30. Juni 1879, und von West Hampstead bis Willesden 24. November 1879,
f) Ausdehnung nach Harrow eröffnet 2. August 1880,
g) Ausdehnung von Aldgate nach Trinity Square 25. September 1882,
h) St. John's Wood Railway Eisenbahnen eingeschlossen vom 1. Januar 1883 ab,
i) Vollendung des Inneren Ringes und Ausdehnung bis zur East London Railway eröffnet 6. Oktober 1884,
j) Ausdehnung von Harrow nach Pinner eröffnet 25. Mai 1885.

Die durchschnittliche Einnahme für einen Passagier betrug 1873 noch 2,148 d. oder 17,9 ₰, während im Jahre 1886 der Durchschnittssatz nur noch stand auf: 1,740 d. oder 14,53 ₰.

H.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel XIII.

(Fortsetzung aus No. 21).

V. Westaustralien.

Die am 1. Juni 1829 gegründete Kolonie Westaustralien umfasst ein Areal von 45 898 Deutschen Quadratmeilen, ist also mehr als siebenmal so gross wie das Königreich Preussen. Dennoch zählte sie am Schlusse des Jahres 1885 erst 35 186 Bewohner — 19 989 männliche und 15 197 weibliche — oder (0,76 auf die Quadratmeile). Ihr langsamer Fortschritt im Vergleich zu den übrigen Australischen Kolonien ist die Folge der grösstentheils sehr schlechten Bodenverhältnisse, sowie der grossen Wasserarmuth. Westaustralien wird, mit Ausnahme etwa eines Theiles des nördlichen Kimberley-Distriktes, immer nur eine Küstenansiedelung bleiben. Das im Jahre 1886 in einer bisher unbewohnten und unwirthbaren Gegend entdeckte Goldfeld zwischen 16° und 19½° südl. Br. und 126° und 129° östlich von Gr. versprach anfänglich gute Beute, scheint aber nach den neuesten Nachrichten schon ziemlich erschöpft zu sein.

Die beiden Staatsbahnen der Kolonie hatten Ende 1885 eine Gesammtlänge von 124 Miles (199½ km). Die eine, 34 Miles (54,7 km), führt von dem Hafenplatze Geraldton (1 000 Einwohner) nach dem Minenorte (Blei) Northampton in 28° 22′ südl. Br. und 114° 37′ östlich von Gr.; die andere (Ostbahn), 90¼ Miles (145 km), von der Hafenstadt Fremantle über die City of Perth nach dem Landstädtchen York am Mount Bakewell in 31° 53′ südl. Br. und 116° 47′ östlich von Gr. Die Einnahmen im Jahre 1885 ergaben 27 179 £ und deckten nicht die Betriebskosten.

Ausser diesen Staatsbahnen waren noch gegen 100 Miles (160 km) Privatbahnen im Betrieb, auf welchen die Nutzhölzer aus den Jarrahwäldern im Süden der Kolonie nach der Meeresküste zum überseeischen Transport geschafft werden.

Am 5. August 1886 ward auf der Ostbahn eine weitere, 20½ Miles (33 km) lange Strecke von York nach dem kleinen Orte Beverley eröffnet. Der Bau bot keine besonderen Schwierigkeiten, nur zwei grössere Brücken mussten über die Flüsse Dale und Gwambegine angelegt werden.

Am 13. Oktober 1886 wurde die 5 Miles (8 km) lange Bahn von der Station am Spencer Brook an der Ostbahn in 31° 39′ südl. Br. und 116° 41′ östlich von Gr. nordnordöstlich nach dem kleinen Orte Northam am Avon R. in 31° 36′ südl. Br. und 116° 43′ östlich von Gr. eröffnet. Die Staatsbahnen der Kolonie erhalten damit eine Gesammtlänge von 149¾ Miles (241 km).

Am 5. Mai 1886 wurde mit dem Bau einer 7 Miles (11 km) langen Trambahn von Cossack nach dem südlich davon gelegenen Roebourne (in 20° 44′ südl. Br. und 117° 9′ östlich von Gr.) begonnen. Cossack oder Port Wallcott ist der vornehmste Hafen des Norddistriktes und zählt gegen 1 000 Bewohner, welche sich meist mit der Perlfischerei beschäftigen. Roebourne ist der Centralort der Perlfischerei und der Sitz eines Regierungsresidenten. Im Distrikt wird viel Schafzucht betrieben, auch Kupfer und Blei existiren, deren Gewinnung sich aber bei den heutigen niedrigen Preisen nicht mehr verlohnt. Früher wurde die Tonne Blei mit 14 £, jetzt mit nur 3 £ 17 sh. 6 d., und die Tonne Kupfer mit 100 £, jetzt mit kaum 40 £ bezahlt. Beide Orte sind heftigen Orkanen ausgesetzt, durch welche sie bereits zweimal fast gänzlich zerstört wurden.

Am 6. Mai 1886 begann der Bau einer 23 Miles (37 km) langen Bahn von Geraldton nach den Greenough Flats, welcher den Messrs. Edward Keane and Co. für die Summe von 42 000 £ in Kontrakt gegeben ist. Die Bahn zweigt sich, 2 Miles (3,2 km) von der Station Geraldton an der Geraldton-Northampton Bahn, nach Nordost ab und endet in Walkaway auf den Upper Greenough Flats (Victoria-Distrikt) in ungefähr 28° 56′ südl. Br. und 115° östlich von Gr., wo sie in die von der Station Guildford an der Ostbahn aus zu bauende Nordbahn (siehe weiter unten) einmünden wird. Der Victoria-Distrikt ist in Hinsicht auf Ackerbau- und Weideland, sowie auf Mineralien wohl der wichtigste in der Kolonie Westaustralien. Die Bahn wurde am 1. März 1887 eröffnet.

Mitte September 1886 wurde den Messrs. Baillie, Davis and Wishart der Bau einer Jetty (Landungsbrücke) und Trambahn an dem neu angelegten Hafenorte Carnarvon an der Mündung des Gascoyne R. in 24° 52′ südl. Br. und 113° 47′ östlich von Gr. für die Summe von 9 300 £ übertragen.

Am 18. Dezember 1886 übernahmen die Messrs. Millar Brothers den Bau einer 13 Miles (21 km) langen Bahn von Clackline nordwärts nach Newcastle für 39 000 £. Clackline, in 31° 42′ südl. Br. und 116° 38′ östlich von Gr. und 50 Miles (80 km) östlich von der City of Perth, ist eine Station an der Ostbahn. Newcastle am Avon R. ist ein aufblühender kleiner Ort in einem ziemlich wasserarmen Distrikte.

Submissionen. Auch von Bunbury (Haupthafen des südlichen Distriktes der Kolonie), in 33° 18′ südl. Br. und 115° 38′ östlich von Gr. und mit 600 Einwohnern, soll südwärts nach dem Blackwood R., welcher in 34° 15′ südl. Br. und 115° 13′ östlich von Gr. mündet, eine 20 Miles (32 km) lange Bahn gebaut werden und sind die Submissionen ausgeschrieben worden.

Die Verhandlungen der Regierung von Westaustralien mit zwei Londoner Syndikaten wegen des Baues zweier grosser Bahnen, bei welchen anstatt Baarzahlung grosse Strecken Landes als freies Eigenthum den Unternehmern geboten wurden, sind zu Stande gekommen und hat der Bau bereits auf beiden Linien begonnen.

Das eine (Englische) Syndikat, welches sich die Western Australia Land Company nennt, baut die Great Southern Railway in der Länge von 244 Miles (393 km) von Beverley, der jetzigen Endstation der Ostbahn (siehe oben) nach Albany, einem Hafenorte an der Südküste von King George's Sound in 35° 2′ südl. Br. und 117° 54′ östlich von Gr. Das Syndikat erhält für jede Mile Eisenbahn 12 000 Acres zu Seiten des Bahnkörpers entlang, nicht weiter als 64 km davon entfernt gelegen. Ausserdem verpflichtet sich die Gesellschaft, im Verlaufe von sieben Jahren 5 000 für die Kolonie geeignete Arbeiter — in keinem Jahre mehr als 1 000 und weniger als 700 — aus Europa zu importiren, und die Regierung vergütet dafür, je nach Wahl des Syndikats, pro Kopf entweder 10 £ oder 50 Acres = 20 ha Land. Das Syndikat hat als Kaution 15 000 £ hinterlegt, welche drei Jahre nach Vollendung der Bahn zurückgezahlt werden sollen. Der Bau wurde am 7. Juli 1886 den Messrs. Millar Brothers zu 1 560 £ pro Mile in Kontrakt gegeben und muss in drei Jahren vollendet sein. Die Arbeiten begannen am 20. Oktober 1886 unter grossen Festlichkeiten. Die Gesammt-

kosten — mit Einschluss sämmtlicher Gebäude, des Betriebsmaterials und einer bis zur Meerestiefe von 16′ am King George's Sound zu errichtenden Landungsbrücke — sind auf ungefähr 750 000 £ veranschlagt. Das Terrain, welches die Bahn zu berühren hat, bietet nicht die geringste Schwierigkeit für den Bau. Es ist stellenweise mit werthvollen Jarrahwäldern bestanden. Viel Land besteht aus Eisenkies ohne allen Werth, und auf grossen Strecken ist eine dem Vieh höchst gefährliche einheimische Giftpflanze verbreitet, welche den Betrieb von Viehzucht ausschliesst.

An der Spitze des zweiten Syndikats steht jetzt Mr. John R. Price-Williams. Dasselbe erhält für jede Mile als Entgelt 12 000 Acres oder 4 856 ha Land. Die Bahn wird sich von Guildford, einem kleinen hübschen Städtchen an der Ostbahn in 31° 53′ südl. Br. und 116° 1′ östlich von Gr., nordwärts nach Walkaway, im Victoria-Distrikte und in der Nähe des kleinen Ortes Greenough, abzweigen und eine Länge von 260 Miles (418½ km) erhalten. Der Bau wurde den Messrs. Edward Keane and Co. für die Summe von 900 000 £ in Kontrakt gegeben und muss in zwei Jahren vollendet sein. Die Arbeiten begannen am 1. März 1886.

Ein drittes Syndikat von Geldmännern in London geht mit dem Projekte um, von einem Hafen an der Westküste der Kolonie aus eine Eisenbahn durch Centralaustralien nach den östlichen Kolonien zu bauen. Mr. J. J. Clarke ist für diesen Zweck in Australien eingetroffen, um Terrainforschungen anzustellen. Wir zweifeln an der Ausführung dieses Projektes.

Endlich hat sich noch ein viertes Syndikat, vertreten durch Mr. Brown aus Neu-Seeland, gebildet, welches gegen Gewährung von Ländereien eine Bahn von York, Städtchen mit Station an der Ostbahn in 31° 53′ 15″ südl. Br. und 116° 47′ 15″ östlich von Gr., nach Port Eucla, in gerader Linie ungefähr 750 Miles (1 207 km) zu bauen. Die Regierung ist der Offerte günstig gestimmt und wird der Legislatur in ihrer nächsten Versammlung darüber Vorlage machen. Port Eucla liegt an der Grossen Australischen Bucht in 31° 43′ 27″ südl. Br. und 128° 52′ 44″ östlich von Gr. und auf der südlichen Meeresgrenze von Westaustralien und Südaustralien, und ist eine Hauptstation des Ueberlandtelegraphen zwischen beiden Kolonien. Der reichbegraste, aber wasserarme Distrikt wird zu Viehweiden benutzt, namentlich auch von der Eucla Land and Pastoral Company, welche aus Englischen Kapitalisten besteht.

In dem nördlichen Kimberley-Distrikte soll von dem Hafenorte Derby, am King's Sound und in 17° 18′ südl. Br. und 123° 41′ östlich von Gr., nach dem in den Leopold Ranges an den Flüssen Margaret, Elvire, Panton u. s. w. entdeckten Goldfelde eine leichte Eisenbahn von ungefähr 320 Miles (515 km) gebaut werden. Die Regierung lässt jetzt die nöthigen Vermessungen dazu vornehmen.

(Schluss folgt.)

Präjudizien.

v. O. **Ein Vertrag, durch welchen der Eisenbahnfiskus einer Zeche den Anschluss ihrer Zechenbahn an einen Bahnhof unter der Verabredung gestattet, dass die auf eine bestimmte Summe jährlich berechneten Kosten der Bewachung durch einen Beamten nach Massgabe der effektiven Leistungen desselben, für das Anschlussgeleise und den sonstigen Bahndienst durch die Eisenbahndirektion vertheilt werden sollen, ist nach Rheinischem Recht gültig, und die Bestimmung des Umfangs einer Verbindlichkeit des einen Kontrahenten kann gesetzlich dem anderen Kontrahenten überlassen werden.** — Thatbestand: Die Gewerkschaft der Zeche Pörtingssiepen klagte im April 1884 wider den Eisenbahnfiskus auf Zahlung von 2 443 ℳ 10 ₰ mit der Behauptung, „durch Vertrag vom Jahre 1878 sei ihr der Anschluss ihrer Zechenbahn an den Bahnhof Kupferdreh unter der Verabredung gestattet worden, dass die auf 1 200 ℳ jährlich berechneten Kosten der Bewachung durch einen Königlichen Bahnwärter und Weichensteller nach Massgabe der effektiven Leistungen dieses Beamten für das klägerische Anschlussgleis und den sonstigen Bahndienst vertheilt werden sollten. Beklagter habe den Beitrag der Zeche auf 500 ℳ jährlich festgesetzt und für die Zeit vom 1. Januar 1878 bis 1. April 1883 eingezogen. Die im einzelnen aufgestellte Berechnung der Gesammtthätigkeit des Beamten für die beiden Kontrahenten ergebe aber, dass auf den von dem Beklagten allein zu bezahlenden Bahnwärterdienst ein Betrag von 600 ℳ entfalle und für die Bezahlung der Weichenstellerdienste Klägerin nur mit 55 ℳ 80 ₰ jährlich beitragspflichtig sei.“ Der Beklagte beantragte Abweisung der Klage, indem nach dem Vertrage die Bestimmung des von der Klägerin zu entrichtenden Antheils lediglich in sein Ermessen gestellt sei. — Das Landgericht zu Düsseldorf wies hiernächst die Klage aus den vom Beklagten vorgebrachten Gründen ab; die eingelegte Berufung wurde vom Oberlandesgericht zu Köln durch Urtheil vom 22. Mai 1886 als unbegründet verworfen, die eingelegte Revision aber vornehmlich aus folgenden Gründen zurückgewiesen: „Die Entscheidung der Hauptsache beruht auf der Auslegung der Vertragsurkunde und der Feststellung der vermuthbaren Absicht der Vertragsschliessenden, dass die Behörde allein darüber zu entscheiden habe, in welchem Verhältnisse jeder der Kontrahenten zu der auf 1 200 ℳ jährlich bestimmten Löhnung des Weichenstellers und Bahnwärters beizutragen verpflichtet sei. Die Revision führt aus, es sei unzulässig, die Bestimmung der Leistung des einen Kontrahenten in das unbedingte Belieben des anderen Kontrahenten zu stellen, der Berufungsrichter selbst nehme an, dass der Beklagte nicht nach Willkür, sondern nur nach billigem Ermessen den Antheil des Klägers an den im beiderseitigen Interesse gemachten Aufwendungen habe bestimmen dürfen; es komme daher im Streitfalle darauf an, ob die Vertheilung den für beide Theile geleisteten Diensten entsprochen habe und der Beweis der Unrichtigkeit der Berechnung habe der Klägerin nicht abgeschnitten werden dürfen. — Mit Unrecht behauptet allerdings der Beklagte, dass die Bestimmung der Beitragspflicht nicht der Kontrahentin, der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, sondern einem Dritten, nämlich der Königlichen Eisenbahndirektion anheim gegeben worden sei; denn die Direktion war die gesetzliche Vertreterin der Gesellschaft. Es erscheint aber nach dem Gesetze nicht unstatthaft, die Bestimmung des Umfanges der Verbindlichkeit des einen Kontrahenten dem anderen Kontrahenten zu überlassen; ein solcher Vertrag macht jedoch diese Bestimmung nicht von der reinen Willkür der Partei abhängig, sondern er ist gemäss Artikel 1135 und 1160 des Bürg. Gesetzbuchs dahin aufzufassen, dass die Partei nach billigem Ermessen ihre Entscheidung treffen solle. Für dieses Ermessen war bereits vertragsmässig eine Schranke gezogen, indem die Beitragspflicht der Klägerin jedenfalls den auf 1 200 ℳ angesetzten vollen Lohn des für beide Parteien angestellten Beamten nicht erreichen durfte: innerhalb dieser Grenze hatte die Behörde nicht als Richter, aber als Arbitrator in eigener Sache die Beitragspflicht der Klägerin zu bestimmen. — Der Berufungsrichter gelangt daher zu der Ueberzeugung, dass die Bestimmung der Beitragspflicht der Klägerin auf jährlich 500 ℳ nicht als eine willkürliche Festsetzung anzusehen sei, wenn auch alle von der Klägerin erbotenen Beweise erbracht werden sollten. Dies genügte aber zur Rechtfertigung und es kann dahingestellt bleiben, ob genügende Gründe für die Annahme gegeben waren, dass die Behörde nach bester Ueberzeugung die Festsetzung getroffen habe und der Preis als ein angemessener zu erachten sei.“ (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. Januar 1887; Ztschr. f. d. Notariat Bd. XXXII S. 5 f.)

Litteratur.

Die Ingenieur-Bauwerke der Schweiz aus dem Gebiete des Strassen-, Eisenbahnen- und Brückenbaues neuerer Zeit. Bericht der auf Grund der Louis Boissonnet-Stiftung ausgeführten Studienreise V. Von O. Riese, Königlicher Regierungsbaumeister. Mit zahlreichen eingedruckten Holzschnitten und einem Atlas von 24 Tafeln in Fol. Berlin 1887. Verlag von Ernst & Korn (Wilhelm Ernst).

Es ist eine auffällige Thatsache, dass die zahlreichen und vielfach höchst eigenartigen Ingenieur-Bauwerke der Schweiz hinsichtlich ihrer Veröffentlichung bisher recht stiefmütterlich behandelt sind. Jahr für Jahr wird dieses kleine Land von einem Fremdenverkehr durchströmt, wie derselbe verhältnissmässig in ähnlich grossem Umfange vielleicht in keinem anderen Lande bemerkbar ist, und es mag daher wohl Erstaunen erregen, dass sich nicht bereits längst sach- und fachkundige Kräfte der dankbaren Aufgabe gewidmet haben, eine Lücke in der Litteratur auszufüllen, welche insbesondere dem die Schweiz durchwandernden Ingenieur recht oft fühlbar geworden sein mag. Wohl gibt es in einzelnen Werken, sowie in Fachzeitungen Veröffentlichungen über manche bemerkenswerthe Leistung der Schweizerischen Ingenieurkunst; dieselben sind aber zersplittert und erschweren dadurch das Studium. Eine genauere Kenntniss der bezeichneten Bauwerke wird daher, zum mindesten in den Nichtschweizerischen Fachkreisen wohl nur ausnahmsweise zu finden gewesen sein.

Unter diesen Umständen ist es freudig zu begrüssen, dass Herrn O. Riese bei Zuerkennung des sogenannten Boissonnet-Stipendiums, welches seitens der Berliner Technischen Hochschule auf Grund bestimmter Vorbedingungen alljährlich, und zwar abwechselnd an einen Architekten und an einen Ingenieur, vergeben wird, die Aufgabe gestellt wurde, welche zu der Veröffentlichung des oben bezeichneten Werkes Veranlassung gegeben hat. Wenngleich der Herr Verfasser, wie er selbst in bescheidener Weise hervorhebt, bei seinen bezüglichen Studien an Ort und Stelle bald zu der klaren Erkenntniss gelangte, dass eine Lösung seiner Aufgabe in dem ihm vorschwebenden um-

fassenden Sinne mit Rücksicht auf die grosse Menge der in Frage kommenden Gegenstände, sowie mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Beschaffung des erforderlichen Materiales durch die Leistungsfähigkeit eines Einzelnen nicht zu bewältigen sei, so darf ihm doch das Verdienst nicht abgesprochen werden, dass er in seiner trefflichen Arbeit einen anerkennenswerthen Ueberblick über diejenigen Bauwerke und die mit denselben im Zusammenhange stehenden Einzelheiten gegeben hat, deren besondere Erörterung den Gegenstand des Werkes bildet. Dasselbe umfasst fünf Hauptabschnitte: Gründungen, hölzerne Brücken, eiserne Brücken, gewölbte Brücken und vermischte Reisenotizen. Durch die zahlreichen und klar dargestellten Abbildungen, welche auf den beigefügten 24 Tafeln mitgetheilt bezw. in den Text hineingedruckt sind, wird das Verständniss des letzteren in erwünschter Weise erleichtert. Aus den Erörterungen des Herrn Verfassers gewinnt man durchaus den Eindruck, dass er streng und ernst bestrebt gewesen ist, sich in seine Aufgabe zu vertiefen und die Vielseitigkeit seiner Betrachtungen, welche sich nicht allein auf eine rein objektive Schilderung des Geschauten beschränken, sondern dasselbe auch kritisch behandeln, zeugt von Sachkenntniss und wirkt in hohem Masse anregend. Bedauern möchten wir nur in formeller Beziehung, dass dem Texte kein Inhaltsverzeichniss beigegeben ist.

Die Ausstattung des Werkes entspricht den sonstigen Leistungen der bewährten und bekannten Verlagsbuchhandlung und muss in jeder Beziehung als eine musterhafte bezeichnet werden.

Gern möchten wir wünschen, dass das vorliegende vortreffliche Werk nicht nur die verdiente Anerkennung, sondern auch eine weite Verbreitung finden möge. Dasselbe wird dem Fachmanne reiche Belehrung gewähren und ist demselben namentlich auch als Vorstudie vor einer Reise nach der Schweiz angelegentlichst zu empfehlen. K—e.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 4. März d. J. machen wir zur Begegnung von Missverständnissen darauf aufmerksam, dass die im **Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn** für Getreide- etc. Sendungen von Stationen der Weichselbahn nach Danzig und Neufahrwasser auf der Deutschen Strecke Mlawa-Danzig etc. eingeführten Ermässigungen auf die Artikel „Kleie und Oelkuchen" vorläufig keine Anwendung finden.

Bromberg, den 15. März 1887. (546)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt ein Nachtrag III zum Heft C 1 sowie ein Nachtrag IV zum Heft C 4 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs in Kraft. Durch dieselben werden Sätze für Station Nymegen der Niederländischen Staatsbahn und die gleichnamige Station der Holländischen Eisenbahn sowie Berichtigungen eingeführt. Die im Rheinischen Nachbarverkehr (Heft 4 vom 1. April 1883) beziehungsweise im Verkehr mit der Eisern-Siegener Eisenbahn (Tarif vom 1. September 1883) bestehenden Tarifsätze zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Bahn einerseits und Nymegen andererseits werden aufgehoben; dieselben bleiben jedoch noch bis zum 15. Mai d. J. im Verkehr mit der Station Nymegen der Holländischen Bahn in Kraft, soweit sie niedriger als die neuen Sätze sind.

Exemplare der Nachträge können durch die Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden.

Elberfeld, den 12. März 1887. (547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt etc.-Bayerischer Gütertarif. Im Nachtrag II zum Frankfurt etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober v. J. sind beim Ausnahmetarif No. 2 die Frachtsätze für die Stationen Huglfing, Murnau, Polling und Uffing um je 0,06 ℳ pro 100 kg mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab ermässigt worden.

Frankfurt a/M., den 12. März 1887. (548)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Für die Beförderung von lebendem Geflügel in Käfigen, Körben, Kisten und dergl. bei Aufgabe in beliebigen Mengen sind im obenbezeichneten Verkehr nach Erkner (Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin) nachstehende Frachtsätze am 15. März d. J. zur Einführung gelangt:

	bei Aufgabe als Eilgut	Frachtgut
von Kecskemét (Oesterr.-Ung. St. E. G.)	23,91	10,81
von Püspök-Ladány (Ung. St. E.)	23,70	10,92

für 100 kg in Mark.

Berlin, den 15. März 1887. (549)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisensteinsendungen betreffend. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 7. Oktober v. J. wird veröffentlicht, dass die für Eisensteinsendungen von Berggiesshübel nach Zwickau bewilligte Ermässigung der tarifmässigen Fracht unter den seitherigen Bedingungen nunmehr für den Zeitraum vom 6. Oktober 1886 bis 31. März 1888 gewährt wird.

Dresden, am 8. März 1887. (550)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verkehr mit der Königlichen Militär-Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Steine finden vom 20. März d. J. ab auch auf den Artikel „gebrannte Gypssteine" Anwendung.

Mit demselben Tage wird der Ausnahme-Frachtsatz für Steine zwischen Sperenberg und Berlin, Hamburger Bahnhof von 0,28 ℳ auf 0,27 ℳ für 100 kg ermässigt.

Berlin, den 11. März 1887. (551 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. April d. J. treten durch Nachtrag XII zum Tarif ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Salz in ganzen Wagenladungen ab Salzungen nach den Fränkischen und Oberpfälzischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen einstweilen die betheiligten Verwaltungen.

Meiningen, den 14. März 1887. (552)
Die Direktion
der Werra - Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April d. J. tritt zum **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält zum Theil bereits publizirte Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der Tarifvorschriften, des Tarifs für die Nebengebühren und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.

Druckexemplare des Nachtrags sind, soweit der Vorrath reicht, bei den Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. Februar 1887. (553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Verkehr. Am 1. April d. J. kommt Nachtrag II zum widerruflichen Ausnahmetarif für Mehl zur Einführung, welcher Frachtsätze für die neueinbezogenen Stationen Döbeln, Mehltheuer und Rosswein enthält und von den betheiligten Expeditionen bezogen werden kann.

Dresden, den 14. März 1887. (554)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 22 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 19. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Sächsisch - Westösterr. - Ungar. Verbandsverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 16. v. Mts. veröffentlichen wir, dass der neue am 1. April d. J. in Kraft tretende Verbandstarif nebst Nachtrag I nunmehr durch die Verbandsstationen käuflich zu erhalten ist.

Dresden, am 12. März 1887. (555)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ist der Nachtrag 4 zu unserem **Lokal-Vieh- etc. Tarif** vom 1. August 1883 erschienen, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.

Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 9. März 1887. (556)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum **Badisch - Bayerischen** Gütertarif, Theil II vom 1. Oktober 1885 wird am 1. Mai d. J. der Nachtrag I zur Ausgabe kommen, durch welchen die Frachtsätze für Heidelberg, Friedrichsfeld, Schwetzingen und einige andere in der Nähe liegende Stationen ausser Ermässigungen auch Erhöhungen erfahren werden.

München, den 11. März 1887. (557)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr von Carolsfeld.

Zum **Niederländisch - Bayerischen Gütertarife** vom 1. Juni 1883 gelangt mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der V. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Veränderte Frachtsätze für die Artikel der Ausnahmetarife,
2. Frachtsätze für die Station Nymegen,
3. Berichtigungen.

München, den 11. März 1887. (558)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr von Carolsfeld.

Sächsisch - Thüringischer Vieh- etc. Verkehr. Am 1. April 1887 tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Sächsisch - Thüringischen Verbande der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die durch die Beschlüsse der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 16. Dezember 1886 nothwendig werdenden Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Berichtigungen des Tarifs.

Exemplare des fraglichen Nachtrags sind demnächst bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu haben.

Erfurt, den 12. März 1887. (559)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal - Güter- und Vieh- etc. Verkehr des Direktionsbezirks Magdeburg. Am 1. April d. J. treten die Nachträge 2 zu den Tarifen für den Lokal - Güter- und Vieh- etc. Verkehr des Bezirks der unterzeichneten Direktion in Kraft.

Dieselben enthalten Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, neue Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und spezielle Tarifvorschriften, Ergänzungen des Tarifs für die Nebengebühren im Güter- und Vieh- etc. Verkehr, Aenderung der Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, anderweite Entfernungen für den Verkehr mit Berlin, Schlesischer Bahnhof, Ergänzung der Stations- und Ausnahme - Tariftabellen, sowie einen a m 1. M a i d. J. i n K r a f t t r e t e n d e n n e u e n A u s n a h m e t a r i f f ü r b e s t i m m t e S t ü c k g ü t e r, als: Düngemittel, Futtermittel, Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Sämereien, Kartoffeln, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art.

Exemplare der Nachträge sind bei den diesseitigen Expeditionen zu haben.

Magdeburg, den 12. März 1887. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. Februar d. J. veröffentlichen wir, dass der neue, am 1. April d. J. in Kraft tretende Verbandstarif Theil II Heft 1 und 2 nebst Nachtrag I zu Heft 2 nunmehr durch die Verbandsstationen zu beziehen ist.

Dresden, am 14. März 1887. (561)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, wird mit Gültigkeit vom 15. März d. J. der Nachtrag VI zum Theil II Heft No. 2 des Gütertarifs (Verkehr zwischen Württembergischen und Elsass - Lothringisch-Luxemburg. Stationen) ausgegeben, welcher Frachtsätze für Basel C. B. und für verschiedene Württembergische Stationen, ferner Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen für Roheisen und für Salz, sowie zu den Instradirungsvorschriften enthält.

Der Nachtrag wird auf Bestellung von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben.

München, den 11 März 1887. (562)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung von Nachträgen. Mit Gültigkeit vom 1. April n. St. 1887 gelangen folgende Nachträge zu Tarifen für den rubrizirten Verkehr zur Einführung und zwar:

a) N a c h t r a g II z u m G ü t e r t a r i f e vom 1. Mai n. St. 1886, enthaltend die Aufnahme einiger Stationen in diverse Ausnahmetarife, dann Berichtigungen und Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen, und

b) N a c h t r a g II z u m A u s n a h m e t a r i f e für den Transport von Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886, welcher die Aenderung einiger Bestimmungen für den Transport in loser Schüttung, die Aufnahme neuer Stationen und endlich Berichtigungen enthält.

Exemplare dieser Nachträge können sowohl bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, als auch in den Verbandstationen bezogen werden.

Wien, den 15. März 1887. (563)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Eisenbahnen.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. tritt in der Relation Pyszkowce- (Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen) Radymno Station der Carl-Ludwigbahn) für Holz des Spezialtarifes 2 der direkte Kartirungssatz von 69,0 kr. pro 100 kg in Kraft.

Wien, den 10. März 1887. (564)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Zum Spezialtarif vom 1. März 1886 für die **Beförderung von Hornvieh als** Frachtgut in Wagenladungen aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen tritt am 1. April l. J. Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzung der Tarifvorschriften und neue Frachtsätze enthält.

Wien, am 15. März 1887. (565)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Mai 1887 tritt zum Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc., gültig ab 15. September 1884, ein Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Frachtsätze für alle Relationen des Haupttarifes und bezw. der Nachträge I und II bei einem Koursstande der Oesterr. Banknoten von 155/160.
2. Ausdehnung des vorliegenden Tarifes auf den Artikel „Steinkohlenbriquets.“

Exemplare dieses Tarifnachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Centralverwaltung als auch bei den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 11. März 1887. (566)

Die Centralverwaltung.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die auf Seite 30 im Tarifhefte V des **Ungarischen Eisenbahnverbandes Theil II** in der Relation Pozsony-Kassa (Pressburg-Kaschau) enthaltenen Frachtsätze werden ausser Kraft gesetzt. In dieser Relation gelten die auf Seite 13 im Tarifhefte XII des Ungarischen Eisenbahnverbandes Theil II enthaltenen Frachtsätze.

Budapest, am 14. März 1887. (567)

Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Farbholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Liboch	0,40 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Liboch	0,75 ℳ

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

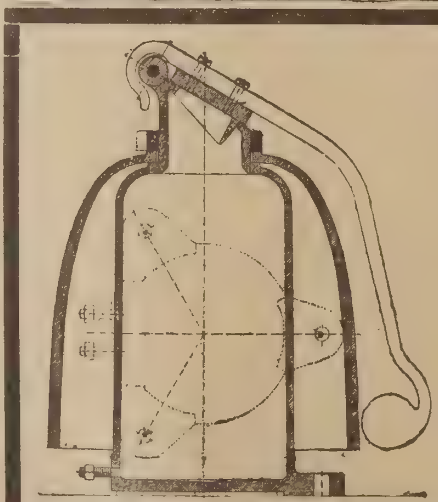
Wien, am 14. März 1887. (568)

Die Betriebsdirektion.

II. Privat-Anzeigen.







Dieser Nummer liegt ein illustrirter Prospect der Schreibwaaren-Fabrik von F. Soennecken in Bonn bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 23. Zeitung des Vereins 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. März 1887.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1887.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Das Preussische Gesetz vom 3. November 1838 ist auf die Staatseisenbahnen nicht anwendbar.

(Schluss aus No. 22.)

Was war nun dem Gesetzgeber des Jahres 1838 eine „Eisenbahnunternehmung"? In welcher Form stellte sich ihm der Eisenbahnunternehmer vor? Das ist zunächst die Frage.

Aus dem Vorentwickelten, aus den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838, aus der zu dem Gesetze unmittelbar nach Publikation desselben, am 30. November 1838 erlassenen Ministerialinstruktion und speziell aus der in diesen Normen konstant sich wiederholenden Gegenüber- und Nebeneinanderstellung der Wortbegriffe „Unternehmung" und „Gesellschaft" ergibt sich, dass das Wort „Unternehmung" im Sinne der Gesetzgebung des Jahres 1838 nicht den generellen Subjektsbegriff bezeichnet, der alle denkbaren Eisenbahnunternehmer — Gesellschaften, Staat, Einzelne — trifft und von welchem Begriff das Wort „Gesellschaft" blos eine Unterart darstelle, sondern dass das Wort Unternehmung einen objektiven Sinn hat, gleichbedeutend ist mit dem Geschäftsunternehmen, welches die Gesellschaft in Angriff nimmt, welches das Objekt, die Verkörperung ihrer Bestrebungen ist.

(Man vergleiche nur besonders die §§ 1, 7, 24, 25, 34, 46 und 48 des Gesetzes.)

In diesen sämmtlichen Stellen ist, wie im Eingange des Gesetzes, das Wort und der Begriff „Unternehmung" bezw. „Unternehmen" mit dem Worte und dem Begriffe „Gesellschaft" in Verbindung gebracht, und sieht man bei näherer Betrachtung, dass der Begriff „Unternehmung" ein von dem Begriffe „Gesellschaft" abhängiger ist.

Nach § 1 hat die Gesellschaft die Grösse des zu der Unternehmung erforderlichen Kapitals anzugeben. Hier ist also „Unternehmung" der in die Aussenwelt tretende Gesammt-Geschäftsbetrieb der Gesellschaft (vergl. auch §§ 33, 39). „Unternehmung" ist also blos eine Manifestation der „Gesellschaft".

Nach § 7 ist die Gesellschaft befugt, die für das „Unternehmen" d. h. für den Geschäftsbetrieb erforderlichen Grundstücke ohne besondere Staatsgenehmigung zu erwerben.

Nach § 24 ist die Gesellschaft verpflichtet, die Bahn . . . . in einem solchen Stande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne. Hier ist „Bestimmung des Unternehmens" identisch mit „Zweck" des in Angriff genommenen Geschäftsbetriebes.

(Vergl. Gesetz vom 9. November 1843 § 2 No. 2. Handelsgesetzbuch Art. 175 No. 3. 209 No. 2.)

In § 25 wird von der gefährlichen Natur des Unternehmens gesprochen, wobei man unzweifelhaft unter „Unternehmen" nicht den Unternehmer gemeint hat, da dieser doch nicht von einer gefährlichen Natur ist, sondern lediglich den sich in dem gefährlichen Fahrdienst kundgebenden Geschäftsbetrieb.

Nach § 34 hat die Gesellschaft über alle Theile ihrer Unternehmung, d. h. ihres Geschäftsbetriebes Rechnung zu führen.

Durch den § 46 wird bestimmt, dass „zur Ausübung des Aufsichtsrechtes über das Unternehmen“ d. h. über ihren Geschäftsbetrieb ein Kommissarius ernannt werden soll.

Nach § 48 sollen „die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahngesellschaften, deren Statuten bereits die Königliche Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen“.

Auch hier ist „Unternehmung“ gleich „Geschäftsbetrieb“. Nirgendwo ist im Gesetze selbst das Wort „Unternehmung“ oder „Unternehmen“ als ein Ausdruck für das unternehmende Subjekt im allgemeinen — im bewussten oder unbewussten Gegensatz zu dem speziell als „Gesellschaft“ in die Erscheinung tretenden Subjekte — gebraucht.

Aus dem § 48, dessen Wortlaut mit dem der Einleitungsformel zum Gesetze eine gewisse Uebereinstimmung zeigt, ergibt sich ganz besonders, dass es sich um Unternehmungen von Eisenbahngesellschaften und nichts anderes handelt, indem in diesem § 48 einmal die Unternehmungen der bereits konzessionirten Eisenbahngesellschaften denen der noch zu konzessionirenden gegenüber und gleichgestellt werden und sodann die bis dahin erlassenen Vorschriften der §§ 1—47 nochmals zusammengefasst werden als „die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum.“

Wenn man auf das in der einleitenden Publikationsformel, — die nicht dispositiver Gesetzestext ist, sondern blos das, was folgt, als Gesetz verkündet, — gebrauchte Wort „Unternehmungen“ überhaupt ein Gewicht legen will, so kann man es nur aus dem folgenden Gesetzestexte interpretiren und gelangt man dann zu dem vorstehend entwickelten Ergebniss, dass lediglich für die Unternehmungen — d. h. den Gesammt-Geschäftsbetrieb der Eisenbahngesellschaften — Recht geschaffen werden soll.

Der Wille des Gesetzgebers ergibt sich auch aus folgendem:

Das Gesetz wurde ausgearbeitet, nachdem bereits 4 Eisenbahngesellschaften — „unter dem Vorbehalte, dass die . . . . Gesellschaft allen Bestimmungen und Bedingungen, welche in Betreff des Verhältnisses zum Staate und zum Publikum für die Eisenbahnunternehmungen im allgemeinen oder für das in Rede stehende Unternehmen insbesondere ergehen werden, ebenso nachzukommen verbunden bleibt, als wenn solche in der gegenwärtigen Urkunde enthalten wären“ —

(Vergl. Königliche Bestätigungsurkunde vom 21. August 1837, betreffend die Rheinische Eisenbahngesellschaft.)

konzessionirt waren und nachdem beschlossen war, von dem Bau und Betrieb von Staatseisenbahnen gänzlich abzusehen.

Aus dem vorerwähnten Vorbehalte ergibt sich, nebenbei bemerkt, dass man auch schon vor dem Gesetze vom 3. November 1838 unter Eisenbahnunternehmungen nicht Staatsbahnen dachte, da man bezüglich der Staatsbahnen von einem Verhältnisse zum Staate in dem Sinne jenes Vorbehaltes und des Gesetzes vom 3. November 1838 überhaupt nicht sprechen konnte.

Dass eine einzelne physische Person Eisenbahnen bauen könne, wurde 1838 überhaupt nicht in den Bereich der Erwägungen gezogen, da man dies für ganz ausgeschlossen betrachtete. Es blieb also für den Gesetzgeber des Jahres 1838 blos die Nothwendigkeit, die Rechtsverhältnisse der Gesellschaften, welche sich zum Zweck des Baues und Betriebes von Eisenbahnen bildeten, deren Entwickelung und Wirksamkeit man noch nicht kannte, aber mit Argwohn und Furcht ansah, zu ordnen; über die damals gegebene Nothwendigkeit hinaus wollte, wie § 49 ergibt, der Gesetzgeber nichts ordnen.

Der ganze Aufbau des Gesetzes spricht ebenso gegen die gegentheilige Ansicht:

§ 1 gibt den Gang an, wie ein Eisenbahnprojekt in Fluss zu bringen ist, er spricht nur davon, dass eine Gesellschaft und zwar als Aktiengesellschaft zusammentrete, bei dem Handelsministerium vorstellig werde, einen Plan entwerfe und darauf die Genehmigung erhalte.

Es folgen dann in §§ 2—6 die Bestimmungen über die Bildung der Aktiengesellschaft, in §§ 7—19 diejenigen über Grunderwerbsverhältnisse, § 20 über den Regress des Staates gegen die Gesellschaft, §§ 21—24 über die Aufsichtsrechte des Staates der Gesellschaft gegenüber, der bekannte § 25 über die Haftpflicht der Gesellschaft, §§ 26—35 über die Regulirung der der Gesellschaft erwachsenden Konkurrenz auf ihrer eigenen Strecke, §§ 36, 37 über das Verhältniss der Gesellschaft zur Post, §§ 38—41 über die von der Gesellschaft an den Staat zu entrichtende Abgabe, die unter Zugrundelegung des Aktienkapitals und des auf dasselbe entfallenden Ertrages bemessen wird, § 42 der dem Staate das Kaufrecht einräumt, § 43 welcher den Staat im Kriegsfalle gegen die Ersatzansprüche der Gesellschaft schützt, §§ 44, 45, die von der Möglichkeit, dass auf Parallelstrecken eine Konkurrenz beabsichtigt werde und von den Anschlüssen anderer Eisenbahnunternehmungen handeln, in beiden Fällen aber das andere Unternehmen als „Gesellschaft“ bezeichnen, dann die bereits erwähnten §§ 46 und 48 und der § 47, welcher von Verwirkung der der Gesellschaft ertheilten Konzession handelt und endlich der hochbedeutsame § 49, der wie schon bemerkt, erkennen lässt, dass das Gesetz wegen der geringen, der Regierung in Eisenbahnangelegenheiten zur Seite stehenden Erfahrung nur die Verhältnisse, wie sie sich bis dahin übersehen liessen, ordnen, nur ein provisorisches Gesetz sein will, welches sich selbst als ein „nach Massgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse“ verbesserungs- und abänderungsbedürftiges hinstellt.

In den beiden letzten Sätzen des § 49, in denen das Gesetz für die weite Zukunft sorgen will, ist auch nur von „künftig zu konzessionirenden Gesellschaften“ die Rede, ein Beweis mehr dafür, dass das ganze Gesetz nur die Verhältnisse der Gesellschaften zum Staate und zum Publikum ordnen will.

Die Tendenz des Gesetzes war eine zweifache:

Es will die Bildung von Kapitalgesellschaften ermöglichen und auch in Etwa (Expropriation, Stempelbefreiung) fördern, weil ohne jene Associationen der Ausbau des Eisenbahnnetzes nicht als möglich gedacht wurde.

Auf der anderen Seite, — und das ist die überall hervortretende, von Hansemann so energisch bekämpfte Tendenz, — will das Gesetz den Staat und das Publikum gegen die so sehr gefürchtete Macht der grossen Eisenbahngesellschaften schützen.

Andere Tendenzen verfolgt der Gesetzgeber nicht.

Für den Fall, dass andere Erwägungen Platz greifen müssten, will er, der Gesetzgeber das Gesetz „ergänzen und abändern und nach Umständen den gegebenen Bestimmungen auch andere ganz neue Bestimmungen hinzufügen“.*)

Ist es nun gerechtfertigt, dass, wenn der Gesetzgeber — aus irgend welchen Gründen — diese Aenderung, Ergänzung, Hinzufügung unterlässt, dies im Sinne der Römischen interpretatio der Richter thut? So verlockend dies für das Richteramt sein könnte, — niemand wird anstehen, die Frage zu verneinen. Der Richter hat blos den in dem Gesetze vom 3. November 1838 manifestirten Willen des Gesetzgebers zu ermitteln und anzuwenden. Eine darüber hinausgehende Interpretation wäre objektiv eine Anmassung legislativer Gewalt, ein Mangel an Respekt vor dem Gesetze.

---

*) Es liegt hier ein ähnlicher (nicht ganz gleicher) Fall vor, wie der in dem reichsgerichtlichen Erkenntnisse vom 2. April 1881 (Entsch. 4. 53) behandelte ist, in welchem das Reichsgericht restriktive Interpretation für angezeigt erklärte.

Aus dem Deutschen Reich.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am Schluss der in No. 15 laufenden Jahrgangs dieser Zeitung enthaltenen Mittheilung über die Bildung des oben genannten Verbandes war bereits erwähnt, dass der am 17/18. November v. J. zu Leipzig tagenden Verbandsversammlung schon 20 Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet waren. Von diesen wurden 16 Anträge in der Kommissionssitzung zu Hamburg vorberathen. Nach dem Vorschlage der Kommission wurden 4 Anträge, deren Wichtigkeit eine eingehendere Durchberathung und ausserdem die Aufstellung umfangreicherer Dienstanweisungen erheischte, den zu diesem Zwecke gewählten Unterkommissionen überwiesen. Diese Anträge betreffen:

a) Ausarbeitung übereinstimmender Expeditionsvorschriften;
b) Einheitliche Vorschriften über die Verladung von Flachs, Hanf, Rosshaaren u. s. w. in Ballen;
c) Aufstellung gemeinsamer Vorschriften über den Verschluss und die Behandlung der Wagen;
d) Herbeiführung einheitlicher Bestimmungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Eisenbahnen.

Von den übrigen in der Verbandsversammlung behandelten Angelegenheiten, welche bereits zum Abschluss gebracht werden konnten, sind folgende bemerkenswerth:

1. Es war für zweckmässig erachtet worden, die von dem früheren Tarifverbande vereinbarte Instruktion, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz u. s. w. ankommenden Gepäckstücken und Gütern, auf den ganzen Verkehrsverband auszudehnen und, da die Angelegenheit für dringlich erachtet war, so hatte die geschäftsführende Direktion jene Instruktion zu einer Vorbearbeitung einer Unterkommission überwiesen. Der von Letzterer der Verbandsversammlung vorgelegte Entwurf, welcher bezüglich der Meldefristen und der zu verwendenden Formulare einige Abweichung von der Instruktion des Tarifverbandes zeigt, gelangte zur Annahme und ist als Dienstanweisung vom 1. Januar 1887 für den Bereich des ganzen Verkehrsverbandes in Kraft getreten.

2. Zur Sicherstellung der bezüglich der Viehbegleitung gegebenen Vorschriften sind folgende Bestimmungen zur allgemeinen Anwendung beschlossen worden:

a) die mit Viehbegleiterbillets versehenen Personen, welche in einem anderen Zuge, als mit dem das von ihnen zu begleitende Vieh befördert wird, betroffen werden, sind als Reisende ohne gültige Fahrkarten zu behandeln.
b) Wenn bei einem Viehtransport unterwegs entdeckt wird, dass die erforderliche Zahl von Begleitern nicht vorhanden ist, so ist dieselbe entweder auf Kosten der Vieheigenthümer zu stellen oder, wenn dieses nach dem Ermessen der Station nicht ausführbar, das Vieh auf der entdeckenden oder der nächsten hierzu geeigneten Station anzuhalten und auf Kosten des Eigenthümers unter Benachrichtigung desselben zu verpflegen, sofern es nicht ausnahmsweise nach Lage des Falles unbedenklich erscheint, die Sendung unbegleitet bis zur Bestimmungsstation durchlaufen zu lassen.

3. Der häufig hervorgetretene Uebelstand, dass Flüssigkeiten der verschiedensten Art in Glasflaschen zur Auflieferung gelangen, welche nicht genügend gegen Umfallen und Bruch geschützt sind und dass infolge hiervon Flaschen zerbrochen und durch die auslaufende Flüssigkeit die in demselben Wagen mit verladenen Güter beschädigt sind, hat die Verbandsversammlung veranlasst zu empfehlen, dass allseitig die betreffenden Dienststellen mit einer Anweisung versehen werden:

darauf hinzuwirken, dass leicht zerbrechliche Gefässe mit Flüssigkeiten aller Art nur in Kisten, Kübeln oder Körben mit Handhaben oder dergleichen verpackt aufgegeben werden, so dass sie gegen Umfallen und Zerbrechen hinlänglich geschützt sind.

4. Bezüglich der Berechnung dzr Zuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherungen bei der Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren — ob stets nach den Vorschriften in den §§ 38 und 39 bezw. 44 und 45 des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen zu demselben, oder auch nach den Bestimmungen der §§ 68 und 69 — waren Bedenken laut geworden. Die Verbandsversammlung hat sich dahin ausgesprochen:

dass die Berechnung je nach der Ausfertigung der in Rede stehenden Sendung, ob nach dem Gütertarife oder nach einem besonderen Tarife für Viehbeförderung, stattzufinden habe.

Aus dem Preussischen Landtage.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. d. Mts. fand die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen auf den Staatseisenbahnen, sowie betreffend Veräusserungen in der Staatseisenbahn-Verwaltung, statt, bei welcher Gelegenheit in gewohnter Weise seitens einzelner Abgeordneten die besonderen Wünsche der von ihnen vertretenen Wahlbezirke zum Ausdrucke gebracht wurden. Die bezüglichen Vorlagen wurden den Vorschlägen der Kommission gemäss angenommen. Bei der demnächst folgenden zweiten Berathung des ohne Debatte unverändert genehmigten Gesetzentwurfes, betreffend den Erwerb der Berlin-Dresdener, der Nordhausen-Erfurter, der Oberlausitzer, der Aachen-Jülicher und der Angermünde-Schwedter Eisenbahn, sowie die Wiederveräusserung der Strecke Dresden-Elsterwerda der Berlin-Dresdener Bahn an das Königreich Sachsen, betonte der Abgeordnete Dr. Wehr (Deutsch-Krone), dass die Aktionäre derjenigen Bahnen, welche Regierungsangebote nicht angenommen haben, ihr Vorgehen heute bedauern werden. Die Anerbieten, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten den Bahnen gemacht hat, seien genügend hoch gewesen; wenn sie zurückgewiesen worden seien, so habe daran nur die Börse Schuld, welche den Aktionären falsche Rathschläge ertheilte und in ihnen den Irrthum erweckte, als ob die Regierung ihre Gebote erhöhen werde.

Auch bei der dritten Berathung der in Rede stehenden Gesetzentwürfe, welche am 17. d. Mts. stattfand, wurden noch manche Wünsche einzelner Abgeordneter hinsichtlich der Herstellung neuer Bahnlinien, bezw. hinsichtlich einer Abänderung der vorgeschlagenen Linien laut, die Gesetzesvorlagen jedoch unverändert angenommen.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

In der Verhandlung, welche am 15. d. Mts. über die Klage eines Aktionärs der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft gegen den Vorstand und den Aufsichtsrath derselben auf Ungültigkeitserklärung des Verstaatlichungsbeschlusses stattgefunden hat (s. No. 19 S. 178 d. Ztg.), bezifferte der Anwalt der Beklagten den infolge der Klageanstellung drohenden Schaden mit $1^1/_2$ Millionen Mark und beantragte als vom Kläger zu bestellende Sicherheit ein Zehntel des Aktienkapitals gleich 660 000 ℳ. Der Anwalt des Klägers bestreitet die bezeichnete Höhe des etwaigen Schadens und hält eine Sicherheitsleistung von 25 000 ℳ. für angemessen. Der Urtheilsspruch wurde auf den 23. d. Mts. ausgesetzt.

Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Zeitz nach Kamburg und von Arnstadt nach Saalfeld beauftragt worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die neuen Stamm-Prioritäten, deren Herausgabe kürzlich (s. No. 21 S. 195 d. Ztg.) genehmigt worden ist, werden nunmehr zum Bezuge angeboten. Das Bezugsrecht ist in der Zeit vom 21. März bis 4. April d. J. auszuüben und zwar entfällt auf 65 alte Stammaktien oder Stammprioritäten eine neue Stammpriorität von 1 200 ℳ. zum Parikourse.

Eisenbahnunfälle im Januar.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 135 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 143 Personen verunglückt, sowie 34 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 88 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 17 688 258 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 6 verletzt (und zwar entfallen die Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, 3 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und je 1 Verletzung auf die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn, auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 25 getödtet und 85 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 6 verletzt; sowie bei Selbstmordversuchen 6 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 29 178,02 km Betriebslänge und 717 929 959 geförderten Achskilometern) 124 Fälle, darunter die grösste An-

zahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt (17), Breslau (16) und Berlin (15); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf der Main-Neckar Eisenbahn, auf den Oberhessischen Eisenbahnen und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 667,41 km Betriebslänge und 18 590 427 geförderten Achskilometern) 11 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigs - Eisenbahn (8), auf die Mecklenburgische Südbahn — einschliesslich Parchim-Ludwigslust und Neubrandenburg-Friedland (1) und auf die Ostpreussische Südbahn (1); verhältnissmässig sind jedoch auf der Mecklenburgischen Südbahn (einschliesslich Parchim-Ludwigslust und Neubrandenburg-Friedland), auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und auf der Ostpreussischen Südbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 644,93 km Betriebslänge und 9 509 488 geförderten Achskilometern) 2 Fälle, und zwar auf die Breslau - Warschauer und Lübeck - Büchener Eisenbahn je 1 Fall.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Entwickelung, welche das vorbezeichnete Unternehmen in dem Jahre 1886 erfahren hat, kann nach dem vorliegenden Geschäftsberichte als ein normales, und hinsichtlich des erzielten Erträgnisses als ein befriedigendes bezeichnet werden. Wenn auch die Einnahmen in den einzelnen Monaten je nach der Jahreszeit sehr verschieden sind, so ist eine gewisse Gleichmässigkeit doch nicht zu verkennen und damit erwiesen, dass die Bahn sich zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel für die Stadt Crefeld und die verbundenen Ortschaften herausgebildet hat. In dieser Erscheinung liegt die Gewähr für die dauernde Ertragsfähigkeit, welche nur ab und zu durch die Gestaltung der allgemeinen Verhältnisse und durch die Witterung beeinträchtigt werden könnte. Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1886 305 682 *M.*, im Jahre 1885 298 364 *M.*, so dass im Berichtsjahre ein Mehr von 7 318 *M.* zu verzeichnen ist. Während das erste Halbjahr einen Rückgang um 3 058 *M.* aufwies, wurde im zweiten Halbjahre gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Steigerung von 10 376 *M.* erzielt. Wenn im letzten Bericht der Einnahmeausfall im Vergleich zum Jahre 1884 theilweise mit der ungünstigen Lage der Crefelder Seidenindustrie zu begründen war, so dürfte auch das Ergebniss der ersten Hälfte des Berichtsjahres in der Fortdauer dieser Verhältnisse seine Erklärung finden. Für den besseren Ertrag der zweiten Jahreshälfte ist unzweifelhaft die günstige Witterung der Monate August/September von erheblichen Einfluss gewesen. Indessen möchte aus den höheren Einnahmen auch der Schluss auf eine freundlichere Lage der Seidenindustrie und der Erwerbsverhältnisse der von dieser abhängigen Gesellschaftskreise berechtigt sein. Der Verkehr war am stärksten im August und am schwächsten im Februar. Die höchste Tagesfrequenz wurde am 25. Juli erreicht mit einer Beförderung von nahezu 16 000 Personen und einer Einnahme von 2 854 *M.*, während die Bahn am 9. Januar von weniger als 1 000 Personen benutzt wurde und die geringste Einnahme mit 107 *M.* zu verzeichnen hatte. Nach Ausweis des Gewinn- und Verlustkontos ist für 1886 ein Reingewinn von 54 919 *M.* vorhanden, für welchen folgende Verwendung in Vorschlag gebracht wird: Es erhält der Reservefonds 2 746 *M.*, der Spezialreservefonds 500 *M.*, das Aktienkapital von 1 000 000 *M.* 5 pCt. 50 000 *M.*, Tantième an den Aufsichtsrath 1 167 *M.*, desgleichen an den Vorstand 700 *M.* Es werden 106 *M.* auf 1887 vorgetragen.

Mecklenburgische Südbahn.

Von den Titres dieser Bahn geniessen die Stammaktien 3 pCt. Garantie seitens der Lokalbahn - Betriebsgesellschaft, während die Prioritätsaktien, welche vor etwa zwei Jahren al pari emittirt wurden (gegenwärtiger Kours etwa 63), durch die Emittenten eine Garantie von 4 pCt. erhielten. Diese Garantie läuft am 31. Dezember 1890 ab und der Abschluss für 1885 hat nur etwa die Betriebskosten gedeckt, so dass die eigenen Einnahmen der Bahn keine Dividendenzahlung gestattet hätten, im Gegentheil blieben dem Betriebsunternehmen aus früheren Jahren noch rund 128 000 *M.* nachzuzahlen. In der kürzlich stattgehabten Generalversammlung der Norddeutschen Bank ist nun, in Rücksicht darauf, dass dieses Institut zu den Garanten der Prioritätsaktien gehört, unter eingehender Besprechung der Betriebsverhältnisse die Frage gestellt worden, was die Bank zu thun gedenke, um den Ruin jener Bahn zu verhindern, welcher nicht durch äussere Ereignisse, auch nicht durch zu theuren Bau, sondern allein durch die Art und Weise des Betriebs zu befürchten sei. Darauf gab Herr Direktor Rauers nach der „H. B.-H." folgende Erklärung ab: Die Bank habe allerdings die Aktien der Bahn seiner Zeit herausgebracht, aber nur im Auftrag; ebenso habe sie für die Prioritätsaktien eine Garantie auch nur im Auftrage geleistet. Redner könne sich im Hinblick auf das Interesse der Norddeutschen Bank auf diese Erklärung beschränken, er wolle aber noch darauf hinweisen, dass die Mecklenburgische Südbahn nichts anderes als eine Sekundärbahn und deshalb betreffs ihres Betriebes und ihrer Tarife von den Entscheidungen der Regierung ausserordentlich abhängig sei. Man habe in der Verwaltung der Bahn, zu welcher Redner ja auch gehöre, das Missliche der Lage schon seit langem erkannt und werde für bestimmte, auf eine Besserung der Verhältnisse abzielende Vorschläge gewiss dankbar sein und demselben ein offenes Ohr schenken. Was nun die Frage betreffs der zur Besserung des Unternehmens an die nächste Generalversammlung der Bahn zu stellenden Anträge anlange, so habe Redner nochmals zu betonen, dass die Norddeutsche Bank sich gar nicht in der Lage befinde, irgend welche Anträge oder Vorschläge zu machen, da sie ein Interesse an der Mecklenburgischen Südbahn nicht besitze.

Eisenbahnvorlagen in Meiningen.

Der Landtag hat die drei Eisenbahnvorlagen Kranichfeld - Tannroda, Immelborn - Liebenstein und Hildburghausen-Heldburg - Friedrichshall einstimmig genehmigt. Die Werrabahn hat sich unter Vorbehalt des Generalversammlungsbeschlusses bereit erklärt, die Zweiglinie Immelborn-Liebenstein zu bauen und zu betreiben, falls ihr 150 000 *M.* à fonds perdu zugeschossen, das Areal kostenfrei geliefert und einige andere Erleichterungen bewilligt werden; dafür will sie von den über 4 pCt. hinaus erzielten Ueberschüssen die Hälfte zur Erstattung der Kostenbeiträge verwenden.

Aufbesserung der Beamtenbesoldung bei der Hessischen Ludwigsbahn.

Der „Voss. Ztg." ist die Mittheilung zugegangen, dass der Verwaltungsrath der genannten Bahn beschlossen habe, dem Antrage der Direktion Folge zu geben, fortab namentlich für die untern Beamtenklassen eine Gehaltsaufbesserung in einem Gesammtbetrage bis zu 100 000 *M.* eintreten zu lassen.

Pocking-Passau.

Der Bau der durch Gesetz vom 21. April 1884 genehmigten Bahnlinie Pocking-Passau beginnt im Laufe des Monats April. Die Vergebung der Loose erfolgt auf dem Wege der allgemeinen schriftlichen Submission. — Was die Waldbahn anbelangt, so wird der Bau der Hauptobjekte, nämlich der Donaubrücke bei Passau, der Tunnels bei Patriching und Fürsteneck, im Laufe des Sommers in Angriff genommen. Mit den Arbeiten für Erweiterung des Bahnhofes Passau wird nach erfolgter Genehmigung der bezüglichen Projekte sofort begonnen werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen. Zu diesem Verzeichnisse ist der IX. Nachtrag seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins am 19. d. Mts. ausgegeben worden.

Zurechnung verschiedener schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die den Sächsischen Staatseisenbahnen gehörenden schmalspurigen Strecken Potschappel-Wilsdruff und Wilischthal-Ehrenfriedersdorf nebst Abzweigung Oberherold-Thum sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1236 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den VII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 1411 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Eintritt der Hasselt-Maeseycker Eisenbahn in den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 1412 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anträge der Sächsischen Staatsbahnen auf Zurechnung verschiedener schmalspurigen Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 1440 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 1442 am 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahn-Stationen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Die sechs grossen Französischen Privat-Eisenbahngesellschaften.

Statistik der Betriebsergebnisse derselben pro 1885.

Die Grundlage nachstehender Zusammenstellungen bilden die an die einzelnen Generalversammlungen in 1886 erstatteten Jahresberichte; die Pariser „Revue générale“ bringt in ihrem Novemberheft 1886 einen eingehenden Aufsatz aus denselben, welchem wir folgende tabellarische Angaben entnehmen.

Die Ausführungen betreffen zunächst folgende Momente:

I. Länge der konzessionirten und in Betrieb befindlichen Linien; Anlagekapital und Ausgaben daraus.

II. Allgemeine Betriebsergebnisse (Einnahme, Ausgabe, Reinertrag).

I. Länge der Linien; Anlagekapital (31. Dezember 1885).

	Länge der Linien			Realisirtes Anlagekapital				Ausgaben daraus			Anlagekosten ausserdenen für das Bahnnetz
	in Betrieb km	in Bau km	konzess. km	Aktien Frcs.	Obligationen (Anleihen) Frcs.	Staatszuschuss in baar Frcs.	zusammen Frcs.	für Bau der Bahn Frcs.	für Roll- u. Betriebsmaterial Frcs.	zusammen Frcs.	Frcs.
Nord	3 431	266	3 697	231 875 000	1 046 815 164	—	1 278 690 164	952 215 670	280 808 628	1 233 024 298	72 302 483
Est	4 284	390	4 674	292 000 000	1 371 796 039	15 234 202	1 679 030 241	1 377 458 680	234 966 110	1 612 424 790	44 332 017
Ouest	4 301	1 497	5 798	150 000 000	1 296 716 823	86 603 724	1 533 320 547	1 284 045 809	232 824 000	1 516 869 809	—
Orléans	5 578	1 955	7 533	300 000 000	1 355 503 721	94 861 553	1 750 365 274	1 495 027 318	205 918 616	1 700 945 934	30 702 789
Paris - Lyon-Méditerrannée	7 716	1 175	8 891	340 968 056	3 241 926 082	209 511 726	3 792 405 864	3 203 271 562	530 059 371	3 733 330 933	48 554 082
Midi	2 612	1 741	4 353	146 319 020	954 708 126	51 670 000	1 152 697 146	940 338 229	156 919 186	1 097 257 415	32 610 331
Zusammen	27 922	7 024	34 946	1 461 162 076	9 267 465 955	457 881 205	11186 509 236	9 252 357 268	1 641 495 911	10893 853 179	228 501 702
Realisirt pro 1 km konzessionirter Länge				41 981	266 268	13 099	321 348	—	—	—	—
Wirkliche Ausgabe pro 1 km Betriebslänge				—	—	—	—	322 640	58 885	381 725	—

Die Betriebslänge ist im Jahr 1885 um 1 260 km oder 4,74 pCt., das realisirte Kapital um 284 Millionen oder 2,60 pCt. gewachsen; das verwendete Kapital nahm um 203 Millionen zu (davon 56 für Rollmaterial). Die Steigerung betrug sonach 2,63 pCt. für Bauten und Bahn; 3,33 pCt. für Rollmaterial und 2,77 pCt. im ganzen.

II. Allgemeine Betriebsergebnisse in 1885.

Ergebnisse	Nord	Est	Ouest	Orléans	Paris-Lyon-Méditerrannée	Midi	Zusammen
A. Allgemein.							
Einnahmen.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Einnahmen aus Frachtgut	98 133 052	73 697 008	63 148 779	104 371 387	192 885 391	87 869 219	976 649 813
Einnahmen aus sonstigen Transporten	60 963 920	50 473 785	67 381 639	64 180 539	113 545 094		
Sonstige Einnahmen	2 315 044	4 154 658	3 475 384	1 947 709	5 661 432	1 390 136	18 944 363
Zusammen	161 412 016	128 325 451	134 005 802	170 499 635	312 091 917	89 259 355	995 594 176
Die Einnahme vertheilt sich auf:	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Personentransporte	30,14	32,21	42,20	29,36	28,31	30,48	31,35
Gepäck und Eilgut	7,63	7,12	8,10	8,29	8,07	67,97	66,75
Frachtgut	60,80	57,43	47,11	61,21	61,80		
Sonstige Einnahmen	1,43	3,24	2,59	1,14	1,82	1,55	1,90
Ausgaben.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Allgemeine Verwaltung	5 134 382	7 216 340	5 034 183	7 542 420	10 113 000	5 841 622	40 881 947
Betrieb	29 104 247	32 995 401	27 550 395	26 969 675	61 165 240	16 287 686	194 072 644
Material und Zugdienst (einschl. Erneuerungen)	31 153 650	26 682 505	29 534 067	31 286 561	50 817 665	15 637 845	185 112 293
Bahn und Bauwerke (einschl. Erneuerungen)	14 660 460	14 164 576	15 892 107	26 529 045	24 362 750	15 048 371	110 657 309
Zusammen	80 052 739	81 058 822	78 010 752	92 327 701	146 458 655	52 815 524	530 724 193
Die Ausgabe vertheilt sich auf:	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Allgemeine Verwaltung	6,41	8,90	6,45	8,17	6,91	11,06	7,70
Betrieb	36,36	40,71	35,32	29,22	41,76	30,84	36,57
Material und Zugdienst	38,92	32,92	37,86	33,87	34,70	29,61	34,88
Bahn und Bauwerke	18,31	17,47	20,37	28,74	16,63	28,49	20,85
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Betriebsüberschuss	81 359 377	47 266 629	55 995 050	78 171 934	165 633 262	36 443 831	464 869 983
Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme (in Prozenten)	49,60	63,17	58,21	54,11	46,93	59,17	53,31
B. Pro Kilometer Betriebslänge.							
	km	km	km	km	km	km	km
Mittlere Betriebslänge	3 421	4 090	4 186	5 463	7 587	2 612	27 315
Einnahmen.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Einnahmen aus Frachtgut	28 685	18 019	15 086	19 105	25 423	33 641	35 755
Einnahmen aus sonstigen Transporten	17 820	12 340	16 097	11 748	14 966		
Sonstige Einnahmen	677	1 016	830	357	746	532	694
Zusammen	47 182	31 375	32 013	31 210	41 135	34 173	36 449
Ausgaben.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Allgemeine Verwaltung	1 501	1 765	1 203	1 381	1 333	2 236	1 497
Betrieb	8 507	8 067	6 582	4 937	8 062	6 236	7 105
Material und Zugdienst	9 107	6 524	7 055	5 727	6 698	5 987	6 777
Bahn und Bauwerke	4 285	3 463	3 796	4 856	3 211	5 761	4 051
Zusammen	23 400	19 819	18 636	16 901	19 304	20 220	19 430
Betriebsüberschuss	23 782	11 556	13 377	14 309	21 531	13 953	17 019

C. Pro Zugkilometer.

Die Züge liefen	km 35 239 689	km 30 901 163	km 32 654 789	km 32 832 489	km 51 946 015	km 16 188 649	km 199 762 794
Einnahmen.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Aus Transporten	4,514	4,019	3,998	5,134	5,899	5,428	4,889
Sonstige	0,066	0,134	0,106	0,059	0,109	0,086	0,095
Zusammen	4,580	4,153	4,104	5,193	6,008	5,514	4,984
Ausgaben.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Allgemeine Verwaltung	0,146	0,233	0,154	0,230	0,195	0,361	0,205
Betrieb	0,826	1,060	0,844	0,821	1,177	1,006	0,971
Material und Zugdienst	0,884	0,864	0,904	0,953	0,978	0,966	0,927
Bahn und Bauwerke	0,416	0,458	0,487	0,808	0,469	0,930	0,554
Zusammen	2,272	2,623	2,389	2,812	2,819	3,263	2,657
Betriebsüberschuss	2,308	1,530	1,715	2,381	3,189	2,251	2,327

Ein Vergleich mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres gibt folgendes Bild:

Bahnbezeichnung	Mittlere Betriebslänge	Betriebseinnahme	Betriebsausgabe	Ueberschuss
	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Nord	+ 76	— 5 183 631	— 5 407 217	+ 223 586
Est	+ 144	— 5 995 563	— 5 421 037	— 574 526
Ouest	+ 155	— 3 854 577	— 1 091 073	— 2 763 504
Orléans	+ 301	— 9 395 934	— 747 919	— 8 648 015
Paris-Lyon-Méditerranée	+ 294	— 9 526 713	— 10 069 158	+ 542 445
Midi	+ 84	— 2 385 537	+ 498 779	— 2 884 316
Zusammen	+ 1 054	— 36 341 955	— 22 237 625	— 14 104 330
In Prozenten	+ 4,01	— 3,52	— 4,02	— 2,94

Die Verminderung der Einnahme ruht ausschliesslich auf den Frachtguttransporten, während die sonstigen Transporte eine geringe Vermehrung aufweisen, wie auch der Personenverkehr, alles jedoch im ganzen betrachtet; bei den einzelnen Bahnen stellt sich das Verhältniss wie folgt:

Bahnbezeichnung	Personen	Frachtgut	Sonstige Transporte und Nebeneinnahmen
	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Nord	— 419 164	— 5 455 900	+ 691 433
Est	— 573 933	— 6 833 657	+ 1 412 027
Ouest	— 898 809	— 2 590 809	— 364 959
Orléans	+ 812 456	— 9 853 306	— 355 084
Paris-Lyon-Méditerranée	+ 827 140	— 10 688 466	+ 334 613
Midi	+ 422 000	— 3 023 496	+ 215 959
im ganzen	+ 169 690	— 38 445 635	+ 1 933 990

Die Ausgaben haben sich trotz der Vergrösserung des betriebenen Bahnnetzes (1 054 km) in höherem Masse vermindert als die Einnahmen, was bei der Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn scharf hervortritt.

(Schluss folgt.)

Litteratur.

Recherches Expérimentales sur l'Emploi des Enveloppes de Vapeur et du Fonctionnement Compound dans les Locomotives, effectuées sur les Chemins de fer Sud Ouest Russes, par A. Borodine, Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction. Extrait des Mémoires de la Société des Ingénieurs Civils. Paris 1887.

Angesichts des hohen Prozentsatzes, mit welchem die Kosten der Zugkraft an den Betriebsausgaben der Eisenbahnen betheiligt sind, sowie der stetig sich steigernden Ansprüche, welche an die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven gestellt werden, ist das Bestreben der betheiligten Techniker unausgesetzt auf Verminderung der Betriebskosten der Lokomotiven, womöglich unter gleichzeitiger Erhöhung ihrer Nutzleistung gerichtet. Die Anwendung der für Schiffs- und feststehende Maschinen schon seit längerer Zeit im Gebrauch befindlichen, unter dem Weltnamen „Compoundsystem" bekannten Bauart und die Einführung der anderwärts ebenfalls bereits vielfach angewendeten Umkleidung der Dampfcylinder mit Dampfmänteln auch für Lokomotiven sind unter den unzähligen Früchten dieser Bemühungen diejenigen, welche auf Grund ihrer Erfolge gegenwärtig das meiste Recht auf Beachtung erworben haben. Praktische Versuche, welche die vortheilhafte Wirkung dieser Verbesserungen überzeugend dargethan haben, sind an verschiedenen Orten ausgeführt worden.

Auch der Verfasser des obengenannten Werkes hat eingehende derartige Untersuchungen vorgenommen. Die von ihm erzielten, in den vorliegenden Aufzeichnungen niedergelegten Ergebnisse derselben beanspruchen indessen besonderes Vertrauen, da dieselben nicht allein, wie anderwärts, auf Grund praktischer Wahrnehmungen, sondern in gleichem Masse auch durch äusserst sorgfältige, wissenschaftlich genaue Untersuchungen und Messungen, wie solche für den gleichen Zweck anderwärts noch nicht stattgefunden haben, gewonnen sind.

Für diesen Theil der Aufgabe wurden die in Vergleich gestellten Lokomotiven, und zwar zwei einfach gekuppelte Personenzugmaschinen derselben Grösse und Bauart, von denen die eine mit ummantelten Dampfcylindern versehen war, und eine mit Dampfmänteln versehene Compoundlokomotive von im übrigen gleichen Abmessungen in feststehende Maschinen umgewandelt und zum Betriebe einer Werkstatt benutzt. Für die Versuche in fahrplanmässigen Zügen wurden nur die beiden mit (absperrbaren) Dampfmänteln versehenen Maschinen angewendet, bei welchen nach Erforderniss der Dampfzutritt zu den Dampfmänteln aufgehoben wurde. Die Ergebnisse der Versuche erscheinen um so vertrauenswürdiger, als die letzteren während einer Reihe von Jahren fortgeführt wurden. Bezüglich der Dampfmäntel bei gewöhnlichen Lokomotiven wurde in dem ersten Theil der Versuche (bei feststehender Anwendung) eine durchschnittliche Ersparniss von 12 bis 16 pCt. festgestellt. Während der Versuchsfahrten konnten jedoch zuverlässige Beobachtungen nicht gemacht werden. Die Compoundlokomotive ohne Füllung des Dampfmantels lieferte bei allen Versuchen durchschnittlich eine Ersparniss von 15 bis 20 pCt. und eine entsprechend grössere Leistungsfähigkeit als die gewöhnliche Lokomotive. Die Anwendung von Dampfmänteln bei Compoundlokomotiven wurde nicht als vortheilhaft befunden.

Die vorliegende, verdienstvolle Arbeit des Verfassers ist bereits in Englischer und Französischer Sprache erschienen — ein Beweis, dass dieselbe in den technischen Kreisen aller Länder nach Gebühr gewürdigt wird. L.

Die Sicherstellung unserer Flussufer und Rutschhalden von Robert Lauterburg, Ingenieur. Bern, Buchdruckerei K. J. Wyss, 1886.

In einer kleinen, für den nichtfachmännisch gebildeten Interessentenkreis bestimmten Schrift weist der Herr Verfasser auf die hohe Bedeutung hin, welche einer verständnissvollen, den jeweiligen Verhältnissen sorgfältig angepassten Sicherung der Flussufer und Rutschhalden gegen die oft verhängnissvollen Angriffe verwilderter Wasserläufe gebührt und welche in ihrer vollen, insbesondere volkswirthschaftlichen, Tragweite noch immer nicht erkannt zu sein scheint. Der anspruchslosen, durchaus sachlich gehaltenen Erörterung liegen im wesentlichen die bezüglichen Verhältnisse der Schweiz zu Grunde. Das Bestreben des Herrn Verfassers, die Kenntniss der in Frage kommenden Sicherheitsmassregeln, welche in klarer, anschaulicher Weise behandelt werden, in möglichst weite Kreise zu tragen, namentlich auch auf solche Hilfsmittel aufmerksam zu machen, welche bei den geringsten Kosten die grösste und schnellste Wirksamkeit in Aussicht stellen, verdient Anerkennung. Dem hierbei eingenommenen praktischen Standpunkte gemäss wird für den Techniker im allgemeinen bei derartigen Vorkommnissen hauptsächlich die Pflicht des ersten Eingreifens zur Verhütung von Gefahren in Anspruch genommen, während in denjenigen Fällen, in welchen es sich

um Kulturanlagen zur Erreichung des angestrebten Zieles handelt, auf die Mitwirkung des erfahrenen Forstmannes verwiesen wird. Die Schrift schliesst mit der Anregung einer allmählichen staatlichen Aufforstung namentlich der obersten und bedrohtesten Quellengebiete, sowie einer allmählichen Deckung der bedrohten Flussufer durch die dichte Bepflanzung mit den dauerhaftesten und bindendsten Strauch- und Baumgattungen. K—e.

Vermischtes.

Eisenbahnschwellen von Glas.

Der Englische Ingenieur Bucknall hat eine Bahnschwelle erfunden, welche aus zwei, durch eine Eisenstange verbundenen Glasplatten besteht. Zur Herstellung des Glases wird die Mischung einer Art Granit, welcher sich in grosser Menge im südlichen England findet, verwendet. Wie die in Glasgow mit grosser Sorgfalt angestellten Versuche ergeben haben, leisten diese Schwellen einen beträchtlichen Widerstand gegen Verschiebungen und Stösse. Sie sind ausserdem billig und würden, wie wenigstens ihre Vertheidiger behaupten, unverwüstlich sein.

Verwendung alter Eisenbahnschwellen.

Behufs Verwerthung alter hölzerner Bahnschwellen, welche im allgemeinen nur an ihren Enden und insbesondere an den, die Schienen tragenden Stellen gelitten haben, wird von dem Holländischen Ingenieur Reuson folgender Vorschlag empfohlen. Da der mittlere Theil alter Schwellen auf eine Länge von mehr als 1 m vollkommen unversehrt ist, sind zwei solcher wohl erhaltenen Stücke Kopf an Kopf neben einander zu legen und durch ein ⊓förmiges Eisen zu verbinden. Letzteres bedeckt die Oberfläche der Schwelle, trägt die Schienen, deren nachtheiliger Einwirkung auf das Holz hierdurch vorgebeugt wird, und verhindert ausserdem eine Verschiebung der Spurweite des Gleises.

Gotthardbahn-Verkehr.

Der Güterverkehr auf der Gotthardbahn soll neuerdings zeitweise ein überaus lebhafter sein. Da derselbe mannigfachen Schwankungen unterworfen ist, werden an einzelnen Tagen, an denen der Verkehr sich staut — gewöhnlich sind es die letzten in der Woche — ganz ausserordentliche Leistungsansprüche gestellt. Gleichwohl wickelt sich der Verkehr, welcher im übrigen in der Richtung nach dem Süden eine bemerkenswerthere Zunahme aufweist, im allgemeinen rasch und glatt ab.

Chinesische Eisenbahnprojekte.

Der „Ostasiat. Lloyd“ in Shangai vom 19. November v. J. enthält folgende Zuschrift: „Die Deutsche Bank bewirbt sich bekanntlich sehr um die Chinesischen Eisenbahnbauten. Wie ich höre, gibt man sich in den leitenden Kreisen der Bank auch der Hoffnung hin, dass die von ihr zur Erreichung jenes Zieles unternommenen Schritte nicht ohne Erfolg geblieben sind. Man wird von hier aus natürlich nichts unterlassen, um Deutschen Unternehmern jenes Eisenbahngeschäft zu sichern und damit die kommerziellen Beziehungen Chinas zu Deutschland zu fördern.“

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Am 1. April d. J. werden eröffnet:
1. der bisherige Personen-Haltepunkt Kietz für den Personen-, Gepäck-, Leichen- und Güterverkehr;
2. die zwischen Pr. Holland und Grünhagen neu eingerichtete Haltestelle Neuendorf-Friedheim
   a) für den unbeschränkten Güter-, Leichen-, Vieh- und Fahrzeug-Verkehr (mit Ausschluss schwer wiegender Fahrzeuge) und
   b) für den Personen- und Gepäckverkehr bis auf weiteres nur mit den Stationen der Bahnstrecke Güldenboden - Mohrungen, mit Elbing, Göttkendorf und Allenstein.

Der herausgegebene Nachtrag VIII zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern vom 1. Juli 1885, welcher durch die Billetexpeditionen des diesseitigen Verwaltungsbezirks bezogen werden kann, enthält ausser den Entfernungen für Neuendorf-Friedheim Ergänzungen und Abänderungen der Vorbemerkungen, bereits veröffentlichte Tarifänderungen sowie die vom 1. Mai d. J. gültigen Entfernungen für den Güterverkehr mit der Berliner Station Central-Markthalle.

Die Entfernungen für Kietz enthält bereits der Kilometerzeiger.

Die Abfahrtszeiten der Züge von Neuendorf-Friedheim sind auf sämmtlichen Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 20. März 1887. (569)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen Schneeverwehung musste am 13. d. Mts. der Güterverkehr auf den Linien Laibach-Triest, St. Peter-Fiume und Cormons-Udine eingestellt werden.

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs § 14 Alinea 4 geben wir hiervon mit dem Beifügen Kenntniss, dass die muthmassliche Dauer der Unterbrechung des Güterverkehres sich auf 10 bis 12 Tage erstrecken dürfte.

Wien, am 19. März 1887. (570)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt je ein Nachtrag IV zu den Heften 1 und 4 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarifs in Kraft.

Durch dieselben werden veränderte Sätze für Cuyck und Mook, neue Sätze für Nymegen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn und unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Heftes 3 des Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehrs Sätze für Groesbeek und Nymegen, Stationen der Holländischen Bahn eingeführt.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück zu beziehen.

Elberfeld, den 15. März 1887. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Für seewärts zum Export bestimmte Sendungen Oelsaaten von Kiew loco gelten von sogleich folgende Frachtsätze pro Wagen mit 10 000 kg 79,65 Rbl. + nach Königsberg 46,94 ℳ, Pillau 56,83 ℳ, Memel und Elbing 65,69 ℳ. (572)
Die Direktion.

Für den **Transport von Petroleum und Naphtha** in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, kommen im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr vom 1. k. Mts. an folgende Tarifsätze pro 100 kg in Anwendung:

Von Bremen (Hauptbahnhof), Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg und Harburg a. d. Elbe
nach Miesbach . . . . 2,92 ℳ
„ Tölz . . . . . . 3,01 „
Von Lübeck nach Miesbach 3,00 „
„ Tölz . . 3,09 „

Hannover, den 17. März 1887. (573)
Königliche Eisenbahndirektion, auch Namens der betreffenden Verwaltungen.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Der am 15. April d. J. in Kraft tretende Nachtrag V zum Verbands-Gütertarife enthält Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Ausnahmefrachtsätze für Bier nach Graudenz und Insterburg und Beseitigung der Ausnahmetarife für zerlegte Lokomotiven und für leere Bierfässer. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst der Nachtrag auch erhältlich ist.

Erfurt, den 17. März 1887. (574)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. April 1887 tritt im **Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg** zum **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880, zweite Auflage, der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe ist durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen und enthält Ergänzungen bezw. Abänderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.

Bromberg, den 13. März 1887. (575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangen zwischen den Stationen Gera, Th. E., Plagwitz-Lindenau, Th. E., Zeitz, Th. E., Weida, Th. E. und Wolfsgefärth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und diesseitigen Stationen andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft geben.

Cüstrin II, den 15. März 1887. (576)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eydtkuhnener Transit-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. März 1887 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1886 ab bestehenden Transit-Gütertarif zwischen der Station Eydtkuhnen transito einerseits und Deutschen und Niederländischen Verbandstationen andererseits in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher bekannt gemachten Bestimmungen zu dem Tarif Berichtigungen und ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Dampfkesseln, Reservoirs u. s. w., Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art u. s. w., Blei und Zink, Cement, Cementwaaren, Chamotte- und Thonwaaren, Steinen u. s. w. von Deutschen Stationen nach Eydtkuhnen transito

zur Weitersendung nach Russland. Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Stationen sowie von den zur Vermittelung von Tarifen berechtigten anderweiten Dienststellen bezogen werden.

Bromberg, den 12. März 1887. (577)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzeisenbahn andererseits via Hagenow vom 1. Juni 1880 erscheint der Nachtrag 9 vom 1. April cr., welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement enthält.

Schwerin, den 16. März 1887. (578)
Die Direktion
der Mecklenb. Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Viehverkehr. Mit dem 1. April d. J. treten im diesseitigen Lokalverkehr und in den direkten Verkehren zwischen diesseitigen Stationen und Stationen Deutscher Eisenbahnen hinsichtlich der Erhebung von Konventionalstrafen für von den Versendern nicht rechtzeitig bewirkte Beladung der Eisenbahnwagen, sowie hinsichtlich der Art und Weise der Abfertigung von Viehsendungen mittelst Beförderungsscheins oder Frachtbriefs neue bezw. anderweite Bestimmungen in Kraft, worüber unsere Stationen schon jetzt Auskunft ertheilen.

Lübeck, den 15. März 1887. (579)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Lokal - Güterverkehr. Für die Zeit vom 23. März bis 30. September d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg, Reval, Riga und Libau loco und nach Moskau via St. Petersburg gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 19. März 1887. (580)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

In dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen vom 1. Januar 1887 sind verschiedene Frachtsätze von den Stationen Bodelschwingh K. r., Bommern E., Bredenscheid E., Marten (B. M.) E., Präsident K. r., Recklinghausen K. r., Ueckendorf-Wattenscheid K. r. und Unna-Königsborn K. r., sowie von den Zechen Constantin d. Gr. und Hannibal bei Riemke nach den Stationen Hildburghausen, Immelborn, Schmalkalden, Wasungen, Merseburg und Bitterfeld berichtigt. Die berichtigten höheren Frachtsätze von Recklinghausen nach Immelborn und von Zeche Constantin der Grosse nach Hildburghausen treten erst am 1. Mai d. J. in Kraft.

Elberfeld, den 17. März 1887. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr via Elsass-Lothringen). Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. tritt der 3. Nachtrag zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Belfort trs vom 20. Oktober in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Abfertigungsbestimmungen und ist von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich zu beziehen.

Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, den 14. März 1887. (582)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Mai d. J. tritt der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Oberhessisch-Pfälzischen Verkehr mangels Frequenz ausser Kraft.

Giessen, den 19. März 1887. (583)
Grossherzogliche Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt für den **Hannover - Bayerischen Eisenbahn - Verband** ein neuer Gütertarif (Heft No. 1) in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, der Unterelbeschen und Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits. Aufgehoben werden durch diesen Tarif:

1. der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif (Heft No. 1) vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen;
2. der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif (Heft No. 2) vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen, soweit derselbe seither noch für den Verkehr nach und von Einbeck Anwendung finden musste;
3. der Magdeburg-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen, jedoch nur insoweit, als derselbe direkte Taxen für den Verkehr nach und von Ringelheim enthält.

Neben zahlreichen Frachtermässigungen ergeben sich mit Einführung jenes neuen Tarifhefts auch theilweise Taxerhöhungen, sowie Verkehrsaufhebungen und Beschränkungen.

Für die Konkurrenzstationen Aschaffenburg, Crailsheim, Eisenstein, Gemünden und Ulm kommen die anderweiten direkten Frachtsätze vom genannten Tage an in folgenden Verbandsverkehren ebenwohl in Anwendung, nämlich:

a) im Westdeutschen Verbande,
b) im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehr,
c) im Frankfurt a/M.-Hannoverschen resp. Oldenburgischen Staatsbahnverkehr,
d) im Frankfurt a/M.-Oberhessischen Güterverkehr,

insofern seither direkte Expedition zwischen den betreffenden Stationen bestanden hat.

Einstweilen ertheilt auf bezügliche Anfragen über die Höhe der Frachtsätze Auskunft das Tarifbüreau:

a) der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, sowie
b) der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, Verkehrsabtheilung, zu München.

Vom 15. k. Mts. an sind jedoch Exemplare des fraglichen Tarifheftes durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zum Preise von 2,50 *M.* pro Stück zu beziehen.

Hannover, den 16. März 1887. (584)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 23 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 23. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt zu dem Heft D. des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs vom 1. Februar 1884 ein erster Nachtrag in Kraft, enthaltend: Frachtsätze für die mit dem gleichen Tage aus dem Rheinischen Nachbarverkehre ausscheidende Station Nymegen der Holländischen Eisenbahn.

Aachen, den 19. März 1887. (585)
Die Direktion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Staatsbahnverkehr Berlin-Altona, Hanseatisch-Ostdeutscher Verband und Verkehr zwischen den Stationen der Königlichen Militäreisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen andererseits. Am 15. Mai d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Stationen Seidenberg, Liebau, Halbstadt, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf, Oderberg, Dzieditz, Oswiecim und Myslowitz bestehenden Transitsätze ausser Kraft. Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt. Die unter dem 15. Februar d. J. erlassene Bekanntmachung hinsichtlich der Aufhebung der Ausnahmetarifsätze für Holz des Spezialtarifs II von und nach Halbstadt tr., Liebau tr. und Seidenberg tr. in den oben bezeichneten Verkehren schon zum 1. April d. J. wird hierdurch hinfällig.

Berlin, den 16. März 1887. (586)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Ungarischen Westbahn ist deren Station Ajka zur Auf- und Abgabe von Thieren ermächtigt worden.

Berlin, den 21. März 1887. (587)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. Am 1. April l. J. tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbande ein neuer Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 ins Leben, welcher direkte Frachtsätze für Klassengüter enthält und zwischen Stationen der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der priv. Oesterr. Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Kaschau-Oderberger und Ungarischen Nordostbahn einerseits, und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Bromberg, Berlin und Erfurt, sowie der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits.

Ausserdem enthält derselbe Ausnahmetarife u. zw.:

1. für Güter der Stückgut-Klasse I in Mengen von 5 000 und 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen,
2. für Weintrauben und frisches Obst,
3. „ Bäume, Sträucher und Blumen bei Aufgabe als Eilgut,
4. für Eier, Wild und Geflügel, todtes, und für Obst, frisches, bei Aufgabe in Mengen von 5 000 und 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner
5. für Pflaumen, gedörrte und Pflaumenmuss,
6. für Wein in Fässern,
7. „ Wolle aller Art und Wolleabfälle,
8. für Sämereien,
9. „ Retorten von Chamotte und Thon,
10. für Gasretorten, cylindrische und Chamotte und Thon,
11. für Ziegel, Mauer und Dachziegel,
12. „ Kipplowris, Muldenkipplowris,
13. „ landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen,
14. für Borke, Rinde,
15. „ Schwefelsäure,
16. „ Roheisen,
17. „ Schwefelkies,
18. „ Eisenerze,
19. „ Manganerze,
20. „ Zinkblende (Zinkerze),
21. „ Arsenikerze,
22. „ Schlacken, Puddel-Schweissofen- und Converter-Schlacken, und
23. für Glassand.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnen um den Preis von 60 kr. erhältlich.

Budapest, am 17. März 1887. (588)
Die Direktion.

4. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung von:

A. 42 000 Stück kiefernen Bahn- und 1 000 St. eichenen Weichenschwellen,
B. 2 958 t Flussstahlschienen,
36,739 t Flussstahlschienen zu Weichenzungen,
C. 591 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschen, Laschenbolzen, Hakennägeln und Unterlagsplatten,
D. 408,75 t eisernen Querschwellen, 19,662 t Schienenbolzen nebst Klemmplättchen und 30 000 Stück stählernen federnden Unterlagsringen,

sämmtlich für Hauptbahnen nach dem Normalprofil.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Verdingungstermine und zwar:
für A Mittwoch, den 6. April d. J. Vormittags 10½ Uhr,
für B, C und D Mittwoch, den 6. April d. J. Vormittags 11 Uhr
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 *M*, bezw. 1,00, 1,30 *M* und 1,0 *M* unfrankirt für die unter A bis D bezeichneten Materialien entnommen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 17. März 1887. (589)
Materialienbüreau.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Bausubmission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen, Bauabtheilung zu München werden

Dienstag, am 29. März 1887
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Arbeitsloose No. I, II, III und IV der Lokalbahn Pocking-Passau und zwar:
Loos No. I, 5 348,00 m lang, zwischen Pocking und Rottersham,
Loos No. II, 6 400,00 m lang, zwischen Rottersham und Engertsham,
Loos No. III, 5 241,48 m lang, zwischen Engertsham und Kemating und
Loos No. IV, 4 305,50 m lang, zwischen Kemating und Neukirchen a/Inn,
enhaltend nach den Anschlägen:

	Loos No. I *M.*	Loos No. II *M.*	Loos No. III *M.*	Loos No. IV *M.*	Summa *M.*
1. Eigentliche Erdarbeiten	25 632,80	34 680,93	30 233,85	63 784,18	154 331,66
2. Vollendung der Wege	3 927,75	11 370,91	8 345,95	8 871,71	32 516,32
3. Kunstbauten	20 182,53	18 759,34	18 293,20	32 632,29	89 867,36
4. Bahnunterbau . . .	8 991,12	17 789,08	15 220,49	11 564,81	53 565,50
Summa	58 734,10	82 600,26	72 093,49	116 852,99	330 280,84

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf mehrere oder alle vier Loose zusammen, als ein Akkordobjekt, submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für Loos No. I 5 000 *M*, für Loos No. II 6 000 *M*, für Loos No. III 5 500 *M* und für Loos No. IV 7 000 *M*. Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Montag, den 28. März 1887, Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Passau, im März 1887. (590)
Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

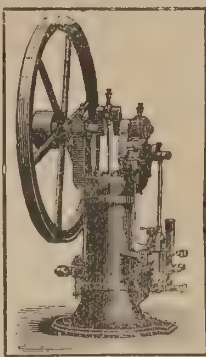
5. Verkauf von Altmaterialien.

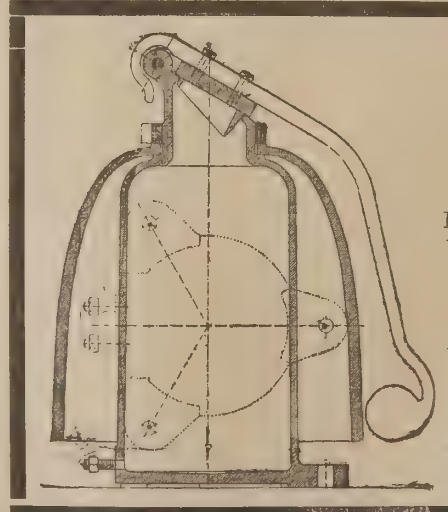
Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Altschienenverkauf. Zum Verkauf von alten Schienen etc. wird Termin auf Montag, den 4. April d. J. Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 M. Schreibgebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlag innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 19. März 1887. (591)
Materialienbüreau.

II. Privat-Anzeigen.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 24. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. März 1887.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1887.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Ein Wettbewerb zwischen Dampf und Elektrizität.

Ein aussergewöhnlich lebhafter Personenverkehr bewegt sich zwischen den Städten Frankfurt a/M. und dem 5 km entfernten gewerbreichen Offenbach mit über 30 000 Einwohnern. Zwischen beiden Städten, d. h. zwischen der Frankfurter linksmainischen Vorstadt Sachsenhausen und Offenbach liegt noch ungefähr gerade in der Mitte Oberrad, ein Vorort von Frankfurt mit 6 000 Einwohnern, welche ebenfalls in lebhaftem Verkehr mit den beiden Nachbarstädten stehen.

Zur Vermittelung dieses Personenverkehrs dienen ausser der für den Lokalverkehr weniger in Betracht kommenden Hauptbahn Frankfurt - Sachsenhausen - Offenbach - Bebra die im vorigen Jahrgang dieser Zeitung S. 1021 näher beschriebene sogen. „Lokalbahn" Sachsenhausen - Oberrad - Offenbach, unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt, und die elektrische Bahn, welche ebenfalls und zwar auf der Landstrasse von Sachsenhausen über Oberrad nach Offenbach führt.

Die „Lokalbahn", welche durch eine Weiche in Oberrad mit der Hauptbahn in Verbindung steht, vermittelt den Güterverkehr zweier Privatanschlüsse, des Frankfurter Schlacht- und Viehhofes und der Offenbacher Gasfabrik, dient aber im übrigen nur dem Personenverkehr. Die Bahnhöfe der „Lokalbahn" liegen sowohl in Offenbach wie in Sachsenhausen ziemlich inmitten des Ortes. Von letzterem Bahnhof führen zwei Pferdebahnlinien über die Ober- und die Untermainbrücke nach Frankfurt. Man kann also in durchschnittlich 20 — 30 Minuten (10 Minuten Eisenbahnfahrt) von Offenbach aus nach jedem an der Pferdebahn berührten Punkte Frankfurts gelangen und in derselben Zeit von Frankfurt nach Offenbach. Die an dem „Lokalbahnzug" unmittelbar anschliessenden Pferdebahnwagen führen eine Tafel mit entsprechender Aufschrift. Die „Lokalbahn" beförderte bis zum 15. März d. J. in jeder Richtung 17 Züge, d. h. von Morgens 6 bis Abends 11 Uhr allstündlich einen Zug, von Frankfurt in der halben, von Offenbach in der vollen Stunde abfahrend.

Die elektrische Bahn hat ihre Station in Sachsenhausen bei der alten Brücke, also dem Mittelpunkt des Frankfurter Verkehrs näher, als die „Lokalbahn", steht aber mit den Pferdebahnen nicht in so bequemem Wechselverkehr; sie führt dann auf der Strasse mitten durch den langgestreckten Ort Oberrad und die Stadt Offenbach und ist in ähnlicher Weise wie Pferdebahnen mit Haltestellen ausgestattet. Die „Lokalbahn" hat ausser den obengenannten Stationen nur noch eine Haltestelle Oberrad, etwa 5 Minuten von dem Mittelpunkt des Ortes entfernt. Die elektrische Bahn fährt gleichfalls von Morgens 6 bis Abends 11 Uhr alle 20 Minuten mit einer Fahrzeit von 20 — 25 Minuten und mit 1 — 2 Wagen von je 22 Sitzplätzen. Sie hat keine verschiedenen Wagenklassen und der Preis beträgt 10 ₰ für die halbe und 20 ₰ für die ganze Strecke.

Es dürfte wohl von Interesse sein, zu sehen, wie sich der bis jetzt einzig in seiner Art dastehende Wettbewerb beider

Bahnen gestaltet hat und welche Aussichten er für die Zukunft bietet.

In den letzten Jahren vor Eröffnung der elektrischen Bahn (Frühjahr 1884) hatte die „Lokalbahn" jährlich etwa 1 600 000 Personen befördert und dafür etwa 200 000 ℳ. vereinnahmt. Im ersten Betriebsjahr der elektrischen Bahn fiel diese Personenzahl auf 1 217 000 und die Einnahme verminderte sich um etwa 50 000 ℳ., die elektrische Bahn beförderte dagegen in 1884/85 1 008 000 Personen und vereinnahmte dafür 148 000 ℳ. Der Gesammt-Personenverkehr Frankfurt-Offenbach betrug daher in diesem Jahr, einschliesslich des Verkehrs der Hauptbahn, etwa 2 300 000 und es wurden dafür über 300 000 ℳ. vereinnahmt. Zur Vergleichung führen wir an, dass die Berliner Stadtbahn im selben Jahr über 14 000 000 Personen befördert hat. Während also die elektrische Bahn der „Lokalbahn" etwa 400 000 Personen entzog, hat sie ausserdem durch bequemere und häufigere Verbindung und durch den Reiz der Neuheit noch 600 000 gewonnen. Von der Gesammtzahl von 1 008 000 entfallen aber 535 000 auf die Fahrt zu 10 ₰, d. h. zwischen Offenbach und Oberrad oder Oberrad und Frankfurt, für welchen Verkehr die elektrische Bahn durch ihre örtliche Lage der „Lokalbahn" gegenüber besonders im Vortheil ist, und nur 473 000 auf die Fahrt zu 20 ₰, d. h. zwischen Sachsenhausen und Offenbach.

Die Verwaltung der „Lokalbahn" hat nun diesem Wettbewerb gegenüber verschiedene Massnahmen ergriffen, um sich ihre Mitbetheiligung an dem sehr gewinnbringenden Verkehr nicht weiter schmälern zu lassen. Dahin gehört in erster Reihe eine anderweite Festsetzung der Billetpreise; die alten, einfach aus der Kreuzerwährung umgerechnet, dürften in unserer Zeit des Dezimalsystems ein Unikum gewesen sein: es gab Billets zu 6, 9, 12, 18, 23, 26, 52, 69 ₰! Die neuen kosten für Oberrad Einzelreise 20, 15, 10, 6, Doppelreise 30, 25, 15, für Offenbach Einzelreise 40, 30, 20, 10, Doppelreise 60, 45, 30, sind also in IV. Klasse ungefähr um die Hälfte billiger als die Preise der elektrischen Bahn (10 bezw. 20 ₰ wie oben angegeben) in III. Klasse Einzelreise der letzteren gleich und III. Klasse Doppelreise auch noch um 5 bezw. 10 ₰ billiger. Die Preise der Doppelreise haben bei der Neuberechnung überhaupt eine wesentliche Minderung erfahren, sie betrugen früher für Offenbach 69, 52, 35. Ausserdem gibt es noch Arbeiter-Wochenbillets für Offenbach für 90 ₰ und Abonnementsbillets für 1—12 Monate. Ferner wurden in diesem Winter zum ersten Mal auch die Wagen der „Lokalbahn" geheizt, obschon die Fahrt nur 10 Minuten dauert, also kürzer ist, als die meisten Pferdebahnfahrten. Endlich ist vom 15. März d. J. ab noch eine sehr erhebliche Zugvermehrung eingetreten. Während bis zum Jahre 1883 auf der „Lokalbahn" 28 bezw. 30, dann 34 Züge gefahren wurden, werden jetzt täglich 50, 25 in jeder Richtung, befördert; es sind also 8 neue Züge in jeder Richtung eingelegt worden und es wird jetzt, ähnlich wie auf der Nürnberg-Fürther Bahn, in den Hauptverkehrszeiten des Tages halbstündlich gefahren. Die neue Einrichtung war nicht so leicht zu treffen, weil die Bahn nur eingleisig ist und, wie Eingangs erwähnt, auch einem beschränkten Güterverkehr zu dienen hat. Wir bemerken nur hier nebenbei, dass die Züge der „Lokalbahn" durchschnittlich täglich mit 50 bis 370 Personen besetzt sind, je nach der Zeit stärkeren oder schwächeren Verkehrs.

Die für die „Lokalbahn" getroffenen Massnahmen haben denn auch bereits den Erfolg gehabt, dass Frequenz und Einnahmen wieder erheblich steigen.

Die elektrische Bahn dagegen hatte zwar im zweiten Betriebsjahre 1885/86 eine Mehreinnahme von 5 000 ℳ., aber bereits eine Minderung der beförderten Personenzahl von 18 000. Dies kam daher, dass erhöhte Sonntagspreise, welche inzwischen wieder aufgehoben sind, bestanden. Von den beförderten Personen fuhren 549 000 zu 10 Pf. und 440 000 zu 20 Pf., das Verhältniss war also noch günstiger als im ersten Betriebsjahre. Es dürfte aber daraus hervorgehen, dass der billigere Preis der „Lokalbahn" von 6 Pf. in IV. Klasse für die 10 Pfennigstrecke der elektrischen Bahn ohne jeden Einfluss ist, denn gerade dieser Verkehr steigt auf der elektrischen Bahn. Für die Bevorzugung der elektrischen Bahn ist hier lediglich die Bequemlichkeit ausschlaggebend. Wir wollen auch hier nebenbei bemerken, dass die Tageseinnahme der elektrischen Bahn schwankte im ersten Betriebsjahre zwischen 178 und 1 399 ℳ. und im zweiten zwischen 195 und 1 036 ℳ.

Man sollte nun vielleicht denken, dass eine Jahreseinnahme von etwa 150 000 ℳ. auf 5 km Bahnlänge zu einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals ausreichend sei, zumal der Unterbau nichts gekostet hat, da die Bahn auf der Strasse liegt. Das ist indessen nicht der Fall. Auf das allerdings 750 000 ℳ. betragende Aktienkapital ist bis jetzt noch keine Dividende entfallen. Die Betriebsausgaben betrugen im letzten Geschäftsjahr 79 pCt. der Einnahme.

Wir führen auch hier zum Vergleiche an, dass Nürnberg-Fürth bei einer Jahreseinnahme von 264 000 ℳ. und bei einem Aktienkapital von nur 300 000 ℳ. über 20 pCt. Dividende vertheilt.

Gestalteten sich so die Verhältnisse für die elektrische Bahn in den zwei ersten Betriebsjahren nicht günstig, so werden sie im laufenden dritten Jahre fortdauernd ungünstiger; denn während „Lokalbahn" und Frankfurter Pferdebahnen erhebliche Mehreinnahmen erzielen, hat die elektrische Bahn nach dem letzten Wochenausweis seit 1. Juli v. J., dem Beginn ihres Geschäftsjahres, 96 000 ℳ. gegenüber 106 000 ℳ. im Vorjahre eingenommen, also einen Ausfall von etwa 10 pCt. erlitten, der sich unter den Einwirkungen des verstärkten Wettbewerbs der „Lokalbahn" voraussichtlich noch steigern wird.

Da ausserdem eine wesentliche Verringerung der Betriebskosten kaum zu erzielen sein wird, so scheint keine Aussicht vorhanden zu sein, dass dieser Wettbewerb zwischen Dampf und Elektrizität zu Gunsten der letzteren ausfallen wird.

Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung

während des Zeitraumes vom 1. Oktober 1885 bis dahin 1886.

Dem Preussischen Abgeordnetenhause ist seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn Maybach, unlängst wiederum, wie alljährlich, ein 129 Druckseiten umfassender Bericht zugegangen, aus welchem sich in anschaulicher Weise das rastlose Bestreben der Staatsbahnverwaltung ergibt, dem wachsenden Bedürfnisse entsprechend oder auch demselben voraneilend den planmässigen Ausbau des Staatsbahnnetzes und die hierdurch bedingte Erweiterung der Betriebseinrichtungen, Werkstätten u. s. w., sowie die Vermehrung der Betriebsmittel zu fördern.

In dem ersten Hauptabschnitte dieses Berichtes sind die Bauten und Beschaffungen für Rechnung von Staatsfonds, mit Ausschluss der Baufonds der in das Eigenthum des Staates übergegangenen früheren Privateisenbahnen erörtert, und zwar getrennt die Bauten und Beschaffungen, für welche die erforderlichen Geldmittel durch besondere Gesetze bezw. unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung bewilligt worden sind. Der zweite Haupttheil umfasst die Bauten und Beschaffungen für Rechnung der Baufonds der verstaatlichten Eisenbahnen. Wenngleich die unter diesem Abschnitte erörterten früheren Privatbahnen mit alleiniger Ausnahme der Braunschweigischen Bahn bereits sämmtlich in das Eigenthum des Staates übergegangen waren, so sind die Baufonds derselben, dem in den früheren Berichten beobachteten Verfahren entsprechend, besonders behandelt, um die betreffenden Gesetze im Zusammenhange nachweisen zu können.

Von den bis einschliesslich zum Jahre 1879 durch besondere Gesetze bewilligten Krediten zu Bauten und Beschaffungen für Rechnung des Staates sind in einer Tabelle nur die am 1. Oktober 1885 noch unerledigt gewesenen aufgeführt, deren vollständiger Abschluss, nachdem die betreffenden Bauausführungen und Beschaffungen bereits sämmtlich durchgeführt und die Kosten derselben abgerechnet waren, von der vielfach mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpften endgültigen Regulirung des Grunderwerbs bezw. von der Entscheidung schwebender Streitsachen abhängig geblieben war. Die Tabelle ergibt, inwieweit in dem Berichtsjahre die Erledigung dieser Kredite weiter gefördert werden konnte, und veranschaulicht zugleich den Stand der noch rückständigen einzelnen Bewilligungen am Schlusse des Monats September 1886. Zu bemerken ist hierbei, dass für die Folgezeit beabsichtigt wird, um der unerwünschten Verzögerung des Abschlusses der extraordinären Baufonds thunlichst entgegen zu wirken, dieselben früher als bisher abzuschliessen und die etwa nach dem Abschlusse noch entstehenden, voraussichtlich nur geringen Bauausgaben erforderlichenfalls auf den Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung zu übernehmen. In dem Entwurfe des Etats für den 1. April 1887/88 ist demgemäss diese Bestimmung des Dispositionsfonds bereits berücksichtigt worden.

An die erwähnte Tabelle schliesst sich der Bericht über die vom Jahre 1880 ab bewilligten Kredite, soweit dieselben nicht bereits am 1. Oktober 1885 Erledigung gefunden hatten. Den zahlreichen Einzelheiten dieses umfassenden Abschnittes entnehmen wir die nachstehenden Mittheilungen über die Fortschritte, welche die durch das Gesetz vom 21. Mai 1883 (Gesetzsammlung S. 85) genehmigte grossartige Umgestaltung der Bahnanlagen in Köln gemacht hatte. Das hierfür bewilligte Baukapital, einschliesslich des Beitrages der Stadtgemeinde Köln von 500 000 *M.*, beträgt 24 500 000 *M.*, von welcher Summe bis Ende September 1885 rund 2 965 758 *M.* und bis Ende September 1886 weitere 503 191 *M.*, im ganzen also 3 468 949 *M.* verausgabt waren, so dass am 1. Oktober 1886 noch 21 031 051 *M.* zur Verfügung standen. In dem Berichtsjahre sind, nachdem die Entscheidung der Militärverwaltung über die Gestaltung der Festungswerke beim Durchgang der Köln-Crefelder und Köln-Aachener Gleise getroffen worden war, die Spezialentwürfe für die Führung dieser Gleise und für den angrenzenden Betriebsbahnhof den Anforderungen der Militärbehörde entsprechend geändert und landespolizeilich geprüft worden. Nach sodann erfolgter Genehmigung der Entwürfe ist das Planfeststellungs-Verfahren erfolgt und demnächst die Enteignung der erforderlichen Grundstücke eingeleitet, da auf freihändigem Wege nur ein geringer Theil derselben erworben werden konnte. Das für die übrigen Strecken bereits früher eingeleitete Enteignungsverfahren war seinem Abschlusse nahe. Auf freihändigem Wege waren bis Ende September 1886 im ganzen 157 Grundstücke, von denen 76 in der Altstadt und 81 ausserhalb der alten Umwallung liegen, erworben worden. Mit der Bauausführung konnte, da die meisten der in den Besitz der Bauverwaltung gelangten Grundstücke nicht im Zusammenhange liegen, nur auf einigen Strecken vorgegangen werden. Von den Gleisverschiebungen, welche behufs Ausführung des neuen Güterbahnhofes erforderlich werden, sind die zunächst in Betrieb zu nehmenden Anlagen hergestellt worden. Sobald das Enteignungsverfahren durchgeführt und die erforderlichen Grundstücke der Eisenbahnverwaltung überwiesen sein werden — was bis zum Frühjahr erwartet wird —, sollen die Bauarbeiten in grösserem Umfange in Angriff genommen und namentlich die Herstellung des neuen Betriebsbahnhofes mit allen Kräften betrieben werden, da erst nach Vollendung desselben und nach Ausführung der zur Unterbringung der Personenzüge erforderlichen Gleise mit dem Umbau und der Höherlegung des jetzigen Central-Personenbahnhofes begonnen werden kann.

Unter den Bauausführungen, für welche die Geldmittel unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Etats bewilligt worden sind, darf die Anlage des Centralbahnhofes zu Frankfurt a/M., deren Kosten seiner Zeit nach der dem Etat der Eisenbahnverwaltung beigefügten bezüglichen Denkschrift auf 24 850 000 *M.* veranschlagt worden sind, eine ganz besondere Beachtung in Anspruch nehmen. Wir haben dieser hervorragenden Bauausführung bereits in No. 90 und 91 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung eine ausführliche Besprechung gewidmet und ergänzen dieselbe nunmehr noch durch die folgenden Angaben des Berichtes: Die Erdarbeiten für die Herstellung des Centralbahnhofes, welche im ganzen die Förderung von rund 2 700 000 cbm Boden und das Einbauen von rund 200 000 cbm Kies erforderten, sind im wesentlichen beendet. Im Laufe des Berichtsjahres ist die Beschaffung der Oberbaumaterialien eingeleitet und die Anlieferung derselben für etwa 35 km Gleise erfolgt. Für die ganze Anlage sind, ausschliesslich der Weichen, etwa 106 km Gleise erforderlich, von welchen bereits in früheren Jahren 18 km verlegt sind, so dass am 1. Oktober 1886 noch die Materialien für 53 km rückständig waren. Die Anlagen für den Güterverkehr werden, nachdem die zwischen Bockenheim bezw. der Vorstation Rebstock und dem Bahnhof Louisa planmässig herzustellenden Verbindungsgleise bereits im Jahre 1885 einschliesslich der zugehörigen Mainbrücke fertiggestellt und behufs Entlastung der jetzigen Güterbahnhöfe von dem Uebergangsverkehr in Betrieb genommen sind, ihrem gesammten Umfange nach im laufenden Jahre dem Verkehr übergeben werden können. Die Vollendung und Inbetriebnahme der für den Personenverkehr bestimmten Anlagen steht dagegen erst zum Sommer 1888 in Aussicht. Ausschliesslich der von der Hessischen Ludwigsbahn erstatteten antheiligen Beträge sind bis Ende September 1885 rund 12 694 259 *M.*, in dem Berichtsjahre 3 192 762 *M.*, mithin bis Ende September 1886 im ganzen 15 887 021 *M.* verausgabt worden. Wie sich die wirklichen Baukosten zu dem Anschlage stellen werden, ist zur Zeit mit Sicherheit zwar noch nicht zu beurtheilen; es darf jedoch angenommen werden, dass die anschlagsmässigen Mittel zur Vollendung der gesammten Bauanlage genügen.

Zur Herstellung von Central-Weichen- und Signal-Sicherungsapparaten sind seit dem Etatsjahre 1878/79 im ganzen 4 300 000 *M.* bewilligt worden. Hiervon waren bis Ende September 1885 verwendet 2 474 827 *M.*; in dem Berichtsjahre sind weiterhin 603 640 *M.* verausgabt worden, so dass Ende September 1886 die Gesammtausgabe 3 078 467 *M.* betrug und noch 1 221 533 *M.* für die in der Ausführung bezw. Vorbereitung befindlichen Apparate verfügbar blieben.

Für die Ausrüstung der Betriebsmittel mit durchgehender Bremse waren seit dem Etatsjahre 1884/85 zusammen 1 800 000 *M.* bewilligt und demgemäss 487 Lokomotiven und 1 960 Wagen mit durchgehender Luftdruckbremse, einschliesslich der zugehörigen Bremsleitung ausgestattet bezw. für diese Ausrüstung vorbereitet worden. Bis Ende September 1885 waren 821 943 *M.* an Ausgaben hierfür verrechnet; in dem Berichtsjahre sind weiterhin 558 123 *M.* verausgabt worden, so dass bis Ende September 1886 die Gesammtausgabe 1 380 066 *M.* betrug. Der verbliebene Bestand von 419 934 *M.* wird voraussichtlich bis zum Schlusse des laufenden Etatsjahres grösstentheils zur Verwendung gelangt sein.

Die für die Personenzüge der Hauptlinien allgemein in Aussicht genommene Einrichtung der Gasbeleuchtung ist im Etatsjahre 1884/85 begonnen. Zu diesem Zwecke, einschliesslich Herstellung der erforderlichen Fettgasanstalten, waren seither im ganzen 1 700 000 *M.* bewilligt worden. Auf Rechnung dieser Geldmittel waren bis Ende September vorigen Jahres 1 943 Personenwagen und 436 Gepäckwagen zur Gasbeleuchtung eingerichtet bezw. hierfür vorbereitet worden; ausserdem wurde die Herstellung von 36 Gastransportwagen und 12 Sammelrezipienten bewirkt bezw. eingeleitet. Ferner wurden vorhandene Fettgasanstalten erweitert und neue hergestellt bezw. in Angriff genommen. Bis Ende September 1885 waren an Ausgaben auf diesen Fonds 536 133 *M.* verrechnet; hierzu kommen die in dem Berichtsjahre verausgabten 528 617 *M.*, so dass Ende September 1886 im ganzen 1 064 750 *M.* verwendet waren. Der verbliebene Bestand von 635 250 *M.* wird mit dem weiteren Fortschritte der Einrichtung und der zugehörigen Bauausführungen voraussichtlich bis zum Schlusse des laufenden Etatsjahres bezw. im Jahre 1887 zur Verwendung gelangen.

Um zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes eine zuverlässige Kontrole hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit der Züge zu gewinnen, ist vom Etatsjahre 1884/85 ab mit der Einführung elektrischer Kontaktapparate, und zwar zunächst auf den Strecken mit ungünstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, in grösserem Umfange vorgegangen worden. Zu diesem Zwecke waren bisher 600000 *M.* bewilligt worden, von welcher Summe bis Ende September 1885 rund 159 034 *M.* endgültig verrechnet und in dem Berichtsjahre 228 367 *M.* verwendet waren. Ende September 1886 betrug die Gesammtausgabe daher 387 401 *M.* und der Bestand 212 599 *M.* Mit Kontaktapparaten ausgerüstet bezw. in der Ausrüstung mit solchen begriffen waren bis zum Schlusse des Berichtsjahres rund 2 490 km.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Stempelung der Pensionsquittungen.

Diese Stempelung wurde vom Oesterreichischen Finanzministerium angeordnet, worüber folgende halbamtliche Motivirung im „C. f. E. u. D." erschienen ist: „Bei der praktischen Durchführung der den Pensionsinstituten der Eisenbahngesellschaften, sowie andern ähnlichen Pensionsinstituten vom K. K. Finanzmisterium seinerzeit gewährten Stempelbefreiungen haben sich bei den verschiedenen Pensionsfonds sehr verschiedenartige Auffassungen herausgebildet, in deren Folge eine äusserst ungleiche, ja häufig ganz ungerechte Behandlung in der Gebührenbemessung entstand. Aus diesem Grunde hat sich das Finanzministerium veranlasst gesehen . . . . . die zugestandene Gebührenbefreiung, sofern diese Anstalten sich statutenmässig nicht blos auf Beerdigungskosten, auf ärztliche Hilfe bei Krankheiten und Unterstützungen im Falle zeitlicher oder lebenslänglicher Erwerbsunfähigkeit beschränken, zu widerrufen." — Diese Motivirung entspricht nicht ganz dem Sachverhalte. Der Wortlaut des betreffenden Gesetzes spricht allerdings mehr für die Stempelung der Pensionsquittungen; dieselbe wurde aber schon vor vielen Jahren über Einschreiten der Südbahn unbedingt aufgehoben und scheint der erwähnte Widerruf uns eine Folge des so erhöhten Staatsbedarfes zu sein, welcher überall Umschau hält, wo etwas für das Aerar heraus zu bringen sei. Dagegen liesse sich eigentlich nichts sagen, wir zweifeln aber sehr, ob die hohen Tantièmen der Verwaltungsräthe oder die Gehalte der hoch besoldeten anderen Funktionäre mit dem Quittungsstempel belegt sind. Diese würden davon gewiss nicht so hart betroffen werden als die erwerbsunfähigen, in ihrem Einkommen so sehr geschmälerten Eisenbahnpensionisten. Es hat deshalb auch eine unserer kleinsten Bahnen gegen diesen Widerruf die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshof überreicht; dieselbe ist so ausgezeichnet gearbeitet und begründet, dass wir es bedauern, davon mit Rücksicht auf den beengten Raum dieses Berichts nicht wenigstens einen Auszug geben zu können. Die übrigen Bahnen sollen unter Rechtsverwahrung die erwähnte Gebührenpflicht erfüllen; gezahlt muss aber immer werden, ob mit oder ohne Rechtsverwahrung! Und so ist zu befürchten, dass auch diese Beschwerde nichts nützen werde; denn auch das Verwaltungsgericht wird sich kaum dem Geldbedarfe des Staates verschliessen können.

Die Eisenbahn Munkacs-Stry.

Nachdem deren Vollendung unmittelbar bevorsteht, hat der Ungar. Kommunikationsminister die technisch-politische Begehung der Linie für den 28. d. Mts. anberaumt. Zu der Kommission werden auch Vertreter der Ungarischen Nordostbahn zugezogen werden, welche bekanntlich den Betrieb des Ungarischen Theils dieser Eisenbahn, sowie die Grenzstrecke auf Oesterreichischem Gebiet (Beskid-Lawoczne) übernimmt. Die Begehung wird nur bis zur Landesgrenze reichen, während die Strecke von der Grenze bis zur Grenzstation Lavoczno im Einvernehmen mit der von der Oesterreichischen Regierung für den 30. d. Mts. anberaumten Kommission erfolgen wird. Im Sinne des seinerzeit mit der Oesterreichischen Regierung getroffenen Uebereinkommens soll die Linie Munkacs-Beskid gleichzeitig mit der Fortsetzung der Bahn auf Oesterreichischem Gebiete von Beskid bis Stry am 1. April dem allgemeinen Verkehr übergeben werden.

Begriff des Anlagekapitales bei den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Derselbe ist, wie in „W. W." ausführlich dargelegt wird, äusserst schwankend, sollte aber doch endgültig fixirt werden, wenn der Staat von seinem im laufenden und im nächsten Dezennium nach Ablauf der 30jährigen Betriebsdauer mehrerer Eisenbahnen bezüglich derselben eintretenden Einlösungsrechte Gebrauch machen will. Weder im Konzessionsgesetze vom Jahre 1854, noch im Lokalbahngesetze vom Jahre 1880 ist der Begriff des Anlagekapitals definirt; in den Konstitutivurkunden der einzelnen Bahnen herrscht diesbezüglich die grösste Verschiedenheit. Bald wird als solches das zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn wirklich verwendete oder nur pauschalirte Kapital erklärt und bald auch diese Verwendung auf keine oder nur bestimmte Zeit beschränkt. Ob die Kosten der Geldbeschaffung darin einzurechnen sind, ist nun eine offene Frage; in den Konzessionsurkunden bis zum Jahre 1866 ist davon keine Spur zu finden, von da ab wird die Einrechenbarkeit der nachweislichen oder im voraus in ihrer Maximalhöhe bezifferten Koursverluste gestattet. Diese Unbestimmtheit gilt auch von den Bau- und Ausrüstungskosten über die in den Konzessionsurkunden normirte Zeitgrenze hinaus. Es wird nun in dem erwähnten Aufsatze für eine mildere Praxis dahin plaidirt, dass die erwähnten Kosten auch bei denjenigen Bahnen deren Anlagekapital zugerechnet werden, welche hierüber gar keine Bestimmung in ihren Konzessionsurkunden enthalten.

Die Nachtragskredite für die Oesterreichischen Staatsbahnen.

Hierfür wurde bekanntlich von der Regierung die Summe von 5 368 000 fl. verlangt. Dem Budgetausschusse wurde von seinem Subkomitee ein ausführlicher Bericht vorgelegt, in welchem unter anderm darauf hingewiesen wird, dass die Regierungsvorlage ihrem Zwecke nach eine Ermächtigung zur Stärkung der Kassenbestände ist, welche durch die Gebahrung des Staats-Eisenbahnbetriebes in den Jahren 1881 bis 1885 erheblich in Anspruch genommen wurden. Die Vorlage sei demnach rein finanzieller Natur, und der verlangte Kredit könne nicht der Verwaltung der Staatsbahnen, sondern nur dem Finanzminister bewilligt werden. Das Subkomitee beantragt die Genehmigung des auf 5 222 000 fl. restringirten Kredits und die Annahme folgender Resolutionen:

1. Indem als Ergebniss der Vorberathungen mit Bedauern konstatirt werden muss, dass ein grosser Theil jener Beträge, aus welchen sich die in Anspruch genommene Summe von 5 368 009 fl. zusammengesetzt, bei vorsichtiger Präliminirung vorauszusehen war, und daher die Bewilligung, sei es durch die Staatsvoranschläge, sei es im Wege der Nachtragskredite, hätte angesucht werden können und sollen, spricht das Abgeordnetenhaus die zuversichtliche Erwartung aus, dass die K. K. Regierung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln die Wiederholung eines solchen Vorkommnisses zu verhüten wissen wird, und fordert dieselbe auf, dahin zu wirken, dass, abgesehen von ausserordentlichen Zufällen, Ueberschreitungen beim Staatsbahnbetriebe, welche nicht durch unerwartete stärkere Frequenzverhältnisse veranlasst wurden und daher in verhältnissmässig grösseren Einnahmen ihren Ausdruck finden müssen, hintangehalten werden.

2. Die K. K. Regierung wird aufgefordert, schon bei Vorlage des Staatsvoranschlages für das Jahr 1888 darauf zu sehen, dass das Budget für den Staatsbahnbetrieb nach dem Beispiele anderer benachbarter Staaten in klarer, übersichtlicher, möglichst gleichbleibender und durch die beizugebenden Erläuterungen vollkommen nachweisbarer Form verfasst werde. Im ordentlichen Erfordernisse sind die eigentlichen Betriebsausgaben nach den Rubriken des Kontirungsschemas einzustellen. Wo sich die Nothwendigkeit ergibt, einzelne Ausgaben auf verschiedene im Staatsvoranschlage enthaltene Positionen zu vertheilen, ist diese Vertheilung in den Erläuterungen alljährlich besonders nachzuweisen, die einmal aufgestellte Vertheilungsweise nur im Falle zwingender Nothwendigkeit abzuändern, dies in den Erläuterungen zu begründen und die veränderte Auftheilung neuerdings durchzuführen. Im ausserordentlichen Erfordernisse haben nur solche Ausgaben zu erscheinen, welche eine Vermehrung des Anlagekapitals bilden. Hierbei sind nur grössere Bauführungen, insbesondere solche, welche sich auf mehrere Jahre vertheilen, getrennt einzustellen, die übrigen nach ihrer Gleichartigkeit in Gruppen zusammenzufassen und über diese in den Erläuterungen nähere Aufschlüsse zu geben. Die in das ausserordentliche Erforderniss eingestellten Posten sind von dem Virement unter sich auch dann ausgeschlossen, wenn sie nicht als besondere Paragraphe bezeichnet sind, und ist ein in einzelnen Fällen etwa nöthiges Virement immer besonders in Anspruch zu nehmen.

3. Die K. K. Regierung wird aufgefordert, streng darauf zu sehen, dass vom Jahre 1887 an sowohl die Rechnungsabschlüsse für den Geschäftsbericht, als der Central-Rechnungsabschluss genauestens nach jenen Grundsätzen aufgestellt werden, welche bei Verfassung des Voranschlages für das betreffende Jahr beobachtet wurden.

4. Die K. K. Regierung wird aufgefordert, dafür zu sorgen, dass Kassenbestände, welche die normalmässige Dotation zu Manipulationszwecken wesentlich übersteigen, sofort an die K. K. Staats-Centralkasse abgeführt werden, von welcher etwaige Abgänge wieder zu decken sind.

5. Die K. K. Regierung wird aufgefordert, mit aller Beschleunigung die Besorgung der Koupons- und Titreseinlösung für die Staatsbahnen und der für Rechnung des Staates betriebenen Privatbahnen, für welche das Erforderniss noch nicht im Voranschlage für die Staatsschuld prälimirt ist, an die K. K. Staatsschuldenkasse für Rechnung des Staatsbahnbetriebes zu übertragen.

Der gewesene Justizminister, Dr. Herbst, beantragte hierauf, die Debatte über jeden einzelnen Absatz des Berichtes zu führen. Dieser Antrag wurde angenommen. Der Handelsminister Marquis v. Bacquehem besprach die vom Subkomitee in Vorschlag gebrachten Resolutionen und gab Namens der Regierung die Erklärung ab, dieselbe sei bereit, über jede dieser Resolutionen im Ausschusse Auskunft zu ertheilen, und hege die ernste Absicht, den in den Resolutionen ausgesprochenen Wünschen in Zukunft genau nachzukommen. Hierauf wurde die Debatte über die einzelnen Absätze des Berichtes eröffnet. Eine lange Debatte entspann sich über das Mehrerforderniss für die in Gold verzinslichen Salzkammergut-Prioritäten, welches dadurch entstand, dass die Zahlung der Annuität an

die Bodenkreditanstalt auf Grund des Verhältnisses von Reichsmark zu Pfund Sterling erfolgte. Der Referent beantragte, der Ausschuss solle erklären, dass er die diesbezügliche Abmachung der Regierung als nicht opportun und nicht nothwendig erachte. Der Regierungsvertreter bemerkte, die Regierung könne einen solchen Ausdruck nicht acceptiren. Nichtsdestoweniger wurde der Antrag des Referenten angenommen. (Ueber die weiteren Debatten berichten wir demnächst.)

Zugverspätungen.

Der von der K. K. Generalinspektion verfassten Zusammenstellung jener Verspätungen, mit denen die auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monate Januar d. J. im Verkehre gewesenen Züge mit Personenbeförderung in den Endstationen ankamen, sind nachstehende Daten zu entnehmen: Im Monat Januar d. J. verkehrten im ganzen 44 077 Züge mit Personenbeförderung, worunter sich 2 682 Kourier- und Schnellzüge, 26 574 Personenzüge und 14 821 gemischte Züge befanden. Von diesen Zügen hatten 43 508 bei Ankunft in den Endstationen keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar 2 515 Kourier- und Schnellzüge, 26 333 Personenzüge und 14 660 gemischte Züge. Die Gesammtzahl der mit grösseren Verspätungen in den Endstationen angekommenen Züge betrug 569, worunter sich 167 Kourier- und Schnellzüge, 241 Personenzüge und 161 gemischte Züge befanden. Zufolge des verspäteten Einlangens der Züge in den Anschlussstationen konnten in 81 Fällen die Anschlüsse nicht vollzogen werden.

Die Revision der dermal bestehenden Signalordnung.

Eine Berathung hierüber in der nächsten gemeinsamen Direktorenkonferenz wurde von den beiderseitigen Ressortministerien angeordnet. Zur Begründung hierfür wird im bezüglichen Erlasse angeführt, dass bei den vor Hinausgabe des II. Nachtrages zur Signalordnung für die Eisenbahnen mit normalem Betriebe jüngst abgehaltenen Konferenzen anerkannt wurde, dass die dermalige Signalordnung dringend einer Revision, bezw. Neuaufstellung insbesondere in der Richtung bedürfe, dass damit auch die Ausarbeitung einer einheitlichen Vorschrift über die Anwendung der Signale in Verbindung gebracht werde. Zugleich wurde die Leitung der Direktorenkonferenz aufgefordert, die in derselben diesfalls beschlossenen Anträge mit thunlichster Beschleunigung den erwähnten Ministerien zur Entscheidung vorzulegen.

Oesterreichischer Zucker in Malta.

Es ist im verflossenen Monate zum ersten Male gelungen, Oesterreichischen Zucker via Triest nach Malta zu importiren; bisher nahm dieses Produkt den Weg über Hamburg und London, weil die Fracht via Triest, welche durch einen einzigen direkten Dampfer vermittelt wurde, 30 Frcs. pro Tonne betrug. Nunmehr ist, wie Dorn's „Volkswirthschaftliche Wochenschrift" mittheilt, eine Konkurrenz erstanden, welche den Tarif um die Hälfte ermässigt hat. Die an diesem Exporte betheiligten Bahnverwaltungen pflegen darüber Berathungen, welche weitere Tarifzugeständnisse sie zu dessen dauernder Ermöglichung zu machen hätten.

Die statistischen Waarenerklärungen in Ungarn.

Infolge mangelhafter Ausfertigung der statistischen Waarenerklärungen hat das Ungarische Kommunikationsministerium sich veranlasst gesehen, den Bahnverwaltungen die genaue Befolgung des diese statistische Gebühr normirenden Gesetzartikels XIII vom Jahre 1881 und der bezüglichen Ministerialverordnung vom 30. Juni 1882 No. 24394 erneuert aufzutragen.

Stempelung der Manipulations- und Verrechnungs-Drucksorten.

Die Finanzdirektion in Budapest hat die Pauschalirung der von den Bahnen angesuchten Stempelung der Manipulations- und Verrechnungs-Drucksorten, Bücher etc. bewilligt. Demzufolge wurden die Stationen derjenigen Bahnen, welche von dieser Pauschalirung Gebrauch machen, angewiesen, die betreffenden Rechnungsdokumente nicht mehr zu stempeln. Bei Oesterreichischen Bahnen besteht eine solche Pauschalirung nicht, daher diese Rechnungsdokumente nach wie vor gestempelt werden müssen.

Das Wagenauskunftsamt in Ungarn.

Ein solches wird über den Beschluss der Ungarischen und gemeinsamen Bahnen errichtet. Eine aus acht Punkten bestehende Vorschrift ist im halbamtlichen „Kozlony" erschienen. Derselben sind folgende wesentliche Bestimmungen zu entnehmen: Dieses Amt selbst ist von derjenigen Bahnverwaltung unentgeltlich zu führen, welche hiermit von den übrigen Bahnverwaltungen betraut wurde; seine Hauptaufgabe besteht darin, sämmtliche bei irgend einer Bahnunternehmung für eine längere Zeit überflüssig gewordenen Wagen in fortwährender Evidenz zu halten und hiervon alle gedachten Bahnverwaltungen mittelst periodischen Kurrenden zu verständigen; diesen Unternehmungen liegt es daher auch ob, das Auskunftsamt von jedem solchen Ueberschusse, von den Stationen, auf welchen sich diese Wagen befinden und von jeder diesbezüglich eingetretenen Veränderung sofort in Kenntniss zu setzen; die Unternehmungen haben wegen Deckung ihres Bedarfs aus derartigen Ueberschüssen sich direkt an die Eigenthumsverwaltung zu wenden, mit ihr die Miethbedingungen zu vereinbaren und dem Auskunftsamte den Wegfall des betreffenden Ueberschusses anzuzeigen.

Die Verunglückung von Eisenbahnbediensteten aus eigenem Verschulden.

Aus der traurigen Thatsache, dass, gemäss dem Jahresberichte einer unserer grössten Bahnen, sich unter den gesammten, während eines Betriebsjahres getödteten Personen 29 pCt., welche durch Selbstmord, 10 pCt., welche durch eigentliche Eisenbahnunfälle und 61 pCt., welche durch eigenes Verschulden verunglückten, befanden — argumentirt die „B. Z.", dass dieses „eigene Verschulden aus Unvorsichtigkeit" nicht so ganz zweifellos sei. Neben dem Uebereifer der subalternen Bediensteten, den von ihren Vorgesetzten erhaltenen Auftrag so rasch als möglich zu vollziehen, weshalb sie leider nur zu oft während der Verschiebungen über das Bahngleise laufen und von den Wagenbuffern erdrückt werden, trage zum Mindesten die Mangelhaftigkeit der Vorkehrungen und Sicherheitsmassregeln an diesen Unfällen die Mitschuld. Dem abzuhelfen und sich nicht damit zu begnügen, dass mit dem Votum „aus eigenem Verschulden" die Untersuchung über die Verunglückung eines Menschen abgethan sei, liege in der Verpflichtung der Bahndirektionen. Gegen das Betreten der Bahngleise zur Unzeit können nicht genug strenge Vorschriften getroffen werden und sei deren genaueste Ueberwachung eine der ersten Pflichten des Stationsvorstandes. Wir möchten dem noch hinzufügen, dass durch die allmählich fortschreitende Ueberbrückung der Gleise, ferner durch die Anlagen mit Doppelperrons und ausser dem Bahnniveau geführten Durchgängen in den lebhafteren Stationen, insbesondere aber durch die Einführung des Telephons in denselben, hoffentlich die beklagten Unfälle sich auf ein wirkliches eigenes Verschulden der Verunglückten beschränken werden.

Mährische Westbahn.

Der Konzessionär der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz, die Firma von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M., hat beschlossen, von dem ihr in der Konzession eingeräumten Rechte, eine Aktiengesellschaft zu bilden, Gebrauch zu machen und dieselbe unter der Firma „Mährische Westbahn" mit dem Sitze in Wien zu errichten. Das gesellschaftliche Aktienkapital soll zunächst mit 3 550 000 fl. Oe. W., zertheilt in 17 750 Aktien zu 200 fl. Oe. W. festgesetzt werden. Ueber Beschluss der Generalversammlung und nach Genehmigung seitens der Regierung soll das Aktienkapital erhöht werden können und die Gesellschaft berechtigt sein, Prioritätsobligationen ausgeben zu dürfen, deren Höhe und Bedingungen selbstverständlich auch von der Regierung genehmigt werden müssen.

Export an lebendem Vieh.

Die Oesterreichisch - Ungarische Ausfuhr an Rindvieh, Schafen und Schweinen nach den Bodenseegebieten, der Schweiz und Frankreich ist, wie der „P. Ll." meldet, in erfreulichem Aufschwunge begriffen und wird durch den raschen und billigen Transport auf der Arlbergbahn erleichtert, welcher — wegen des schon seit mehreren Jahren bestehenden Transit - Durchfuhrverbotes über Deutschland — ausschliesslich auf der Oesterreichischen Gebirgsbahn sich vollzieht. Der diesfällige Gesammtverkehr erreichte im Vorjahre ca. 6 000 Waggons gegen ca. 4 500 Waggons im Jahre 1885. Eine bedeutsame Thatsache ist die Zunahme des Importes der Schweiz an lebendem Vieh aus Oesterreich-Ungarn und hat man es hier nicht blos mit einer vorübergehenden Konjunktur, sondern mit regelmässigen Geschäftsverkehren zu thun.

Wiedereinführung aufgehobener Tarife.

Die Generaldirektion der Carl-Ludwigbahn gibt bekannt, dass die am 1. Juli 1886 ausser Kraft gesetzten direkten Frachtsätze zwischen Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal und Stationen des alten Netzes wieder eingeführt werden. Die Aufhebung der direkten Tarife hat, der „N. Fr. Pr." zufolge, seinerzeit in Galizien eine lebhafte Agitation hervorgerufen, weil die Massregel, abgesehen von Fragen der Manipulation, im Effekte einer Erhöhung der Tarife gleichkam. Es wurde auch publizirt, dass vom 20. März 1887 an im Transitverkehre zwischen den Russisch - Oesterreichischen Grenzstationen (Podwoloczyska, Brody, Sokal u. s. w.) und den Vorarlberg - Schweizerischen Grenzstationen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen ein Ausnahmetarif für Getreide und Hülsenfrüchte zur Einführung gelangt.

Industriebahn auf einer Halbinsel.

Die privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft hat seit längerer Zeit darüber Studien gemacht, in welcher Weise die sich auf der Holesovicer Heide entwickelnde Industriestadt mit einer entsprechenden Gleiseverbindung zu versehen wäre, welche auch den dort bald zu

erbauenden Centralschlachthäusern dienstbar sein, sowie auch eine Kommunikation für die auf der Ostseite der Halbinsel projektirten Umschlaghafen-Anlagen, deren Zustandekommen blos eine Frage nicht gar ferner Zeit ist, bilden müsste. Das K. K. Handelsministerium hat nunmehr das einschlägige Projekt der vorgenannten Bahngesellschaft an die K. K. Böhmische Statthalterei mit dem Auftrage geleitet, hierüber im Sinne der Verordnung vom 29. Mai 1880 die Tracenrevision abzuhalten. Die Industriebahn wird von dem Bubnaer Lokomotivremisen-Bahnhofe abzweigen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Das Geburtsfest des Deutschen Kaisers wird als Besiegelung der Friedenshoffnungen angesehen. Zwar gab es noch kleine Wolken: der Angriff Französischer Chauvinisten gegen Lesseps, das Gerücht von der Beurlaubung des Französischen Botschafters und das glücklicherweise vereitelte Attentat auf den Czar trübten wohl etwas die Stimmung, aber die Bewilligung des Septennats und der anderweitigen Kredite für Kriegsrüstungen scheinen nach dem alten Spruche wirklich den Frieden zu begründen. Die Kurssteigerung in fast allen Wertheffekten äusserte sich auch in den Aktien der Bahnen, deren Einnahmen sich konstant günstig gestalten. Bei einigen waren noch spezielle Gründe massgebend; die Nordwestbahn (163,75) trifft alle Vorbereitungen zur Aktivirung des Donau-Umschlagsverkehres in Korneuburg, um ihrer Forderung auf eine höhere Quote in den kartellirten Verkehren mehr Nachdruck zu verleihen; Elbethal (161) hat wesentliche nachträgliche Abrechnungen aus dem Jahre 1885 zuzusetzen, so dass sie eine Dividende von 6 bis 6½ fl. vertheilen dürfte, zu welchem Preise der diesjährige Koupon auch an der Börse gehandelt wurde. Das hohe Goldagio wirkte dagegen deprimirend auf den Kours der Südbahn (91,50). Ohne die enorme Goldprämie würde sie ihren Aktionären nahezu 25 Frcs. zahlen können; man spricht zwar von einer Dividende von 2 Frcs., wahrscheinlicher ist aber, dass sie nur einen Francs betragen wird. Aus gleichem Grunde wichen auch Staatsbahn (243,25). Und doch zögern die beiden Regierungen noch immer auch nur mit den entferntesten Vorbereitungen zur Valutaregulirung, deren Tiefstand an unserem Lebensmarke zehrt. Einige Bewegung herrschte in den Aktien der internationalen Waggonleih-Aktienunternehmung (69), deren am 14. März d. J. in Budapest abgehaltene Generalversammlung die Vertheilung einer 4 pCt. Dividende beschloss.

Die Serbischen Eisenbahnen: Berichtigung.

Von der Kommerziellen Agentur der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Belgrad erhalten wir folgende Nachricht:

„In No. 18 Ihres geschätzten Blattes findet sich eine Mittheilung, bezüglich der Anschlüsse der Serbischen Bahnen, welche der Wirklichkeit nicht entspricht.

In derselben ist angegeben, dass kürzlich die Eröffnung der Linie Vranja-Usküb erfolgt sei, was nicht der Fall ist. Dieselbe ist zwar beinahe fertig, doch bis heute noch nicht eröffnet. — Die Eröffnung kann erst dann erfolgen, wenn die Verhandlungen mit der Türkei — wegen des Grenzverkehres — zum endgültigen Abschluss gelangt sind. — Es ist zu hoffen, dass die Anschlusslinie Vranja-Usküb im Monat April oder Mai dem Verkehre wird übergeben werden.

Die Linie Nisch-Pirot ist ebenfalls noch nicht eröffnet, sondern noch im Bau begriffen. Die Theilstrecke derselben Nisch-Ak-Palanka dürfte in den nächsten Monaten wohl fertiggestellt werden. Ak-Palanka-Pirot wird aber wohl erst gegen Ende des Jahres der Vollendung entgegengehen."

Die Sachlage ist somit noch genau dieselbe, wie in dem von Constantinopel aus zuverlässiger Quelle uns zugegangenen Artikel: „Die Orientalischen Anschlussbahnen" angegeben ist, welcher sich in No. 8 S. 67 fg. dieser Zeitung abgedruckt findet.

Leider erweisen sich die Nachrichten aus Wien über die Eisenbahnen der Balkan-Halbinsel als wenig zuverlässig.

Die Red.

Aus Sachsen.

Arbeiterzüge.

Von den mehrfachen billigen Arbeiterbeförderungen, wie sie im Verwaltungsbereich der Sächsischen Staatsbahnen eingerichtet sind, bleiben einige, von ständigen Fabrikarbeitern benutzte das ganze Jahr hindurch in Kraft, während andere, die mehr nur von Bauhandwerkern und dergl. frequentirt werden, im Winter, wo die Bauthätigkeit in der Hauptsache ruht, wieder eingezogen werden.

Zu den ersteren, das ganze Jahr hindurch bestehenden, gehört vor allem die mittelst besonderer Arbeiterzüge unter Vermittelung des Stadtraths zu Ronneburg erfolgende Arbeiterbeförderung zwischen Ronneburg und Gera. (Näheres vergl. in No. 29 S. 373 Jahrg. 1885 d. Ztg.).

Sodann verkehren auch die stets gut frequentirten Arbeiterzüge zwischen Potschappel und Dresden-Kohlenbahnhof (vergl. No. 48 S. 623 Jahrg. 1885 d. Ztg) sowohl im Sommer als auch im Winter.

Ebenso werden auch die zur Fahrt nicht mit besonderen Arbeiterzügen, sondern in den gewöhnlichen Zügen berechtigenden billigen Arbeiterbillets von Stationen der Mülsengrundbahn (Mosel-Ortmannsdorf) nach Zwickau und Meerane (s. No. 86 S. 1102 Jahrg. 1885 d. Ztg.) und von Brunn und Mohlsdorf nach Greiz (s. No. 28 S. 359 vor. Jahrg. d. Ztg.) das ganze Jahr hindurch ausgegeben.

Dagegen sind die Arbeiterbeförderungen zwischen Langebrück (Klotzsche) und Dresden und zwischen Gaschwitz und Leipzig im vorigen Herbst wegen zu geringer Benutzung für die Wintermonate wieder eingezogen worden.

Erstere Arbeiterbeförderung ist am 7. März d. J. wieder ins Leben getreten und zwar sind die Arbeiter für die Fahrt nach Dresden auf den nur wenig benutzten 5.29 Vormittags in Dresden-Neustadt eintreffenden Lokalzug verwiesen worden, während für die Rückfahrt ein besonderer Arbeiterzug eingelegt worden ist, welcher zunächst 7.15 Nachmittags, vom 12. April an aber 7.45 Nachmittags abgeht und bis Radeberg durchgeführt wird. An jedem Sonnabend geht derselbe bereits 5.10 Nachmittags ab.

Die Arbeiterbeförderung zwischen Gaschwitz und Leipzig wird vom 4. April ab wieder eingerichtet werden, und zwar sollen dieses Mal, zur Entlastung der gewöhnlichen Personenzüge sowohl für die Hin- als auch für die Rückfahrt besondere Arbeiterzüge (ab Gaschwitz 5.15 Vormittags, ab Leipzig 7.30 Nachmittags) eingelegt werden.

Ausserdem ist auf einzelnen Strecken — bisher mit bestem Erfolg — die Einrichtung getroffen worden, dass die Arbeiterzüge an jedem Sonnabend Nachmittag nach weiter gelegenen Orten ausgedehnt und an jedem Montag früh wieder von da aus zurückgeleitet werden. Es dient dies dem Interesse derjenigen Arbeiter, deren Familien in zu grosser Entfernung von ihrem Beschäftigungsorte wohnen, als dass sie, die Arbeiter, täglich in die Stadt und zurück fahren könnten, die also nur die Sonntage bei den Ihrigen zubringen können. So verkehrt auf der Schmalspurbahn Klotzsche-Königsbrück an jedem Sonnabend im Anschluss an den 5.10 Nachmittags von Dresden abgehenden Arbeiterzug ein Arbeiter-Extrazug von Klotzsche nach Königsbrück und an jedem Montag ganz früh ein eben solcher in umgekehrter Richtung zum Anschluss an den zur Arbeiterbeförderung dienenden Lokal-Personenzug.

Ferner wird der Arbeiterzug Dresden-Kohlenbahnhof-Potschappel an jedem Sonnabend bis Tharandt weitergeführt und am Montag früh wieder von Tharandt aus abgelassen. Für die Schmalspurbahnstrecke Klotzsche-Königsbrück, auf welcher die IV. Wagenklasse fehlt, werden die gewöhnlichen Taxen der III. Klasse erhoben, während für die Strecke Potschappel-Tharandt die gewöhnlichen Billets IV. Klasse zur Ausgabe gelangen.

Im übrigen sind die Billeteinrichtungen für die Arbeiterzüge die bisherigen geblieben: Es werden verausgabt billige Monatskarten, welche einen Monat lang zur Fahrt mit den Arbeiterzügen an jedem Werktage berechtigen und Wochenbillets, welche 10 Tage lang zu 12 Fahrten in beliebiger Richtung mit den Arbeiterzügen gültig sind.

Nur der Vollständigkeit wegen erwähnen wir noch, dass seit vorigem Sommer werktäglich in den 6.43 Nachmittags von Dresden abgehenden Personenzug bis Pirna ein Wagen IV. Klasse für Arbeiter — jedoch ohne Preisermässigung — eingestellt wird.

Verkauf kombinirter Rundreisebillets.

Zur Vervollständigung unserer Notiz in No. 13 S. 117 d. Ztg. theilen wir noch mit, dass im Jahre 1886 an Koupons kombinirter Rundreisebillets für Strecken der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung im ganzen 119 111 Stück mit einem Gesammterlös von 685 549 ℳ 87 ₰ ausgegeben wurden. Die beiden Sächsischen Ausgabestellen in Dresden und Leipzig verabfolgten davon 55 222 Stück für 163 417 ℳ 22 ₰, während von fremden Stellen 143 889 Stück für 522 132 ℳ verausgabt wurden.

Der Erlös, der aus sämmtlichen von den Sächsischen Ausgabestellen verkauften Rundreisebillets erzielt worden war, belief sich auf 849 944 ℳ, also um 164 394 ℳ 13 ₰ mehr, als überhaupt der Sächsischen Verwaltung aus den Rundreisebillets zu Gute gekommen ist.

Auf die einen Vergleich mit dem Vorjahre zulassende Periode vom 1. Mai bis letzten Dezember 1886 kamen von der Gesammtzahl der Sächsischen Koupons 173 722 Stück mit einer Einnahme von 586 364 ℳ 61 ₰, d. i. gegen die gleiche Periode des Vorjahres mehr 75 942 Stück (+ 77,7 pCt.) und 196 493 ℳ 21 ₰ (+ 50,4 pCt.).

Personalien.

Vom 1. April d. J. ab ist Herr Finanzrath von Kirchbach, langjähriger Referent der Generaldirektion für Güter-

Tarifsachen, als Referent für Eisenbahnangelegenheiten in das Königliche Finanzministerium versetzt worden.

Die bisherigen Hilfsarbeiter der Generaldirektion, Finanzassessoren Gasterstaedt und Dr. Schelcher, sind zu Finanzräthen und Mitgliedern der Generaldirektion ernannt worden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1409 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 1428 am 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Entbindung der tarifmässig gefällefreien, aus dem freien Verkehr des Zollvereinsgebietes herstammenden und auf dem Eisenbahnwege durch Belgien nach Luxemburg durchzuführenden Sendungen von der statistischen Anmeldepflicht (abgesandt am 22. d. Mts.)

No. 1439 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Uebersendung des über die Verhandlungen des engeren Ausschusses für die Verdeutschung der Fremdwörter in den auf die Statistik sich beziehenden Drucksachen des Vereins aufgenommenen Protokolles d. d. Dresden, den 18. Februar d. J. (abgesandt am 24. d. Mts.).

Das obige Rundschreiben No. 1409 hat nachstehenden Wortlaut:

Betreffend kombinirbare Rundreisebillete. — Berlin, den 20. März 1887.

I.

Ausser den durch unser Rundschreiben vom 25. Januar d. J. No. 458*) zur allgemeinen Kenntniss gebrachten Aenderungen der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten" sind in einer jüngst abgehaltenen ausserordentlichen Sitzung der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs noch einige fernere Aenderungen beschlossen worden.

1. In Absatz 2 der Ziffer 8 hat eine Zusatzbestimmung dahingehend Aufnahme gefunden, dass die betheiligten Verwaltungen berechtigt seien, die Verwendung einzelner ihrer Koupons mit Zustimmung der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf die Fälle zu beschränken, dass die Rundreise, in welche die betreffenden Kouponstrecken fallen, eine oder mehrere in sich geschlossene wirkliche Rundtouren von mindestens 600 km enthält, und dass derartige Koupons in dem Hauptverzeichnisse besonders kenntlich zu machen seien.

Der einzige, vorläufig in Betracht kommende Koupon dieser Gattung ist der Koupon Wien-Budapest über Stadlau oder Gänserndorf-Marchegg, der unter No. 900* in das neue Hauptverzeichniss aufgenommen werden wird.

Mit der vorstehend erwähnten Ergänzung steht eine Abänderung des letzten Absatzes der Ziffer 8 in Verbindung, wonach die Vereinigung von Koupons verschiedener Wagenklassen in einem Billete auf die nächst höhere bezw. niedere Wagenklasse beschränkt wird.

Die Anregung zu diesen Aenderungen ging von der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft aus (vergl. auch deren auf Seite 8 des Protokolls der letzten Generalversammlung erwähntes Schreiben vom 14. August 1886 No. 39272), die die Wahrnehmung gemacht hatte, dass bei Zusammensetzung von Rundreisen, in die ihre Strecke Wien-Budapest einbezogen wurde, Missbräuche vorgekommen waren, die von der Kommission auch als solche anerkannt worden sind und durch die obenerwähnte Bestimmung abgeschnitten werden sollen.

Die vorbezeichneten neuen Bestimmungen sind in die „Allgemeinen Bestimmungen" des Hauptverzeichnisses übertragen worden.

2. Die Bestimmung unter Ziffer 1 auf der Innenseite des Billetumschlages hat folgenden Wortlaut erhalten:

„1. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer über den auf der Vorderseite bezeichneten Zeitpunkt findet unter keinen Umständen statt."

Die Kommission liess sich bei diesem Beschlusse von der Erkenntniss leiten, dass der Zeitpunkt des Ablaufs der Gültigkeitsdauer bereits auf der Vorderseite des Billets mit hinreichender Deutlichkeit und Genauigkeit angegeben worden sei und dass es deshalb einer Wiederholung der Gültigkeitsdauer in der vorerwähnten Ziffer 1 nicht bedürfe. Uebrigens war die Kommission darüber einig, dass die abgeänderte Bestimmung erst bei Neubeschaffung von Billetumschlägen in die letzteren einzudrucken sei, dass also die bereits beschafften Umschläge aufgebraucht werden dürfen.

*) Das Rundschreiben vom 25. Januar d. J. No. 458 ist in No. 9 (Seite 81) unserer Zeitung zum Abdruck gelangt.

Ein Exemplar des entsprechend abgeänderten Musters 3 schliessen wir zur gefälligen Kenntnissnahme bei.

3. Der Eintritt verschiedener Belgischen Nicht-Vereinsbahnen in den Vereins-Rundreiseverkehr hat nicht allein eine entsprechende Abänderung der in den „Ausführungsvorschriften" und den „Allgemeinen Bestimmungen" des Hauptverzeichnisses gebrauchten Ausdrücke „Vereins-Gebiet", „Vereins-Verwaltungen" u. s. w., sondern ferner zur Folge gehabt, dass die Grenzen desjenigen Gebietes, auf welche die Festsetzungen in Ziffer 8 Absatz 3 (zweiter, dritter und vierter Satz) der „Ausführungsvorschriften" und in Ziffer 2 Absatz 2 und 5 der „Allgemeinen Bestimmungen" des Hauptverzeichnisses Anwendung finden, eine Hinausschiebung nach Westen erfahren haben (vergl. auch Ziffer 3 unseres Rundschreibens vom 16. Januar d. J. No. 51).

Die hiernach in den „Ausführungsvorschriften" und in den „Allgemeinen Bestimmungen" vorzunehmenden Aenderungen u. s. w. waren lediglich redaktioneller Natur.

Ein Exemplar der neuen Ausführungsvorschriften (welche auch diesmal wieder wie in den Vorjahren mit den bezüglichen „Bestimmungen" zu Einem Hefte vereinigt sind) übersenden wir anliegend zur gefälligen Kenntnissnahme und unter dem ergebenen Bemerken, dass fernere Exemplare gegen Erstattung der Selbstkosten von uns werden abgegeben werden.

II.

In der betreffenden Sitzung ist von der Kommission noch über einige andere Punkte verhandelt worden, über die wir das Folgende mitzutheilen uns beehren:

1. Von einer Vereins-Verwaltung war Entscheidung der Frage beantragt worden, ob und inwieweit die Bestimmung in Ziffer 8 (Absatz 2) der „Ausführungsvorschriften", wonach Koupons, welche zur Befahrung gleich laufender Strecken berechtigen, in die doppelt befahrenen Strecken nicht einzurechnen sind, eine Abänderung zu erfahren haben würde, um zu verhüten, dass bei Entnahme von zwei Koupons (z. B. Berlin-Frankfurt a/M. (einer für die Hinfahrt, der andere für die Rückfahrt) ein Retourbillet konstruirt werden kann.

Die Kommission hält die Auflegung von Koupons für längere Strecken und mit fakultativer Gültigkeit (neben den vorhandenen Koupons für Theilstrecken) überhaupt nicht für zweckmässig, sie empfiehlt aber für den Fall, dass einzelne Verwaltungen gleichwohl das Bedürfniss zur Errichtung solcher Koupons bejahen sollten, die letzteren innerhalb solcher Grenzen zu errichten, dass die Gefahr einer missbräuchlichen Benutzung der Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete ausgeschlossen bleibt. Die Kommission hält sich überzeugt, dass, wenn alle Verwaltungen sich bei der Auflegung von Koupons von der Erwägung leiten lassen, dass die letzteren dazu dienen sollen, die Zusammenstellung von Rundreisen zu ermöglichen, eine Abänderung der betreffenden Festsetzung der Ausführungsvorschriften entbehrlich sein wird; sie glaubt deshalb auf den Antrag nicht eingehen zu sollen.

2. Eine andere Vereins-Verwaltung hatte die Wiederaufhebung des Kommissionsbeschlusses in Anregung gebracht, wonach bei der Berechnung doppelt befahrener Strecken einfach die Kouponnummer entscheidend sein soll (vergl. Ziffer 13 unseres Rundschreibens vom 28. Januar 1885 No. 514) und zur Begründung dieser Anregung darauf aufmerksam gemacht, dass mit der Zunahme der Anzahl der Koupons für längere Strecken die Gefahr wachse, dass die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete zu der Konstruirung einfacher Retourbillete gemissbraucht werden könne. Als Beispiel wurde angeführt, dass wenn der obige Kommissionsbeschluss — der übrigens in den „Ausführungsvorschriften" nicht zum Ausdruck gekommen, sondern den Vereins-Verwaltungen nur mit unserem vorbezeichneten Rundschreiben vom 28. Januar 1885 No. 514 zur Kenntnissnahme mitgetheilt worden ist — bestehen bliebe, es zulässig sein würde, beispielsweise ein Billet zu kombiniren Hamburg-Kreiensen-Cassel-Kreiensen-Hamburg mit Theilkoupons für die Hinreise, mit einem Koupon Cassel-Kreiensen-Hamburg für die Rückreise.

Die Kommission, welche seinerzeit zwar für prinzipiell richtig gehalten hatte, wenn die, zwei verschiedenen Koupons (mit verschiedenen Nummern) gemeinsame Strecke als doppelt befahren in Ansatz gebracht wird, die sich aber wesentlich aus praktischen Beweggründen für das in dem obigen Beschlusse liegende Prinzip ausgesprochen hat, glaubte an dieser Auffassung auch noch jetzt festhalten zu sollen, da nach ihrer Ansicht der vorbezeichnete Beschluss auf das von der antragstellenden Verwaltung gewählte Beispiel der Zusammensetzung eines Billets Hamburg-Cassel mit Theilkoupons für die eine Richtung und mit einem Koupon Cassel-Hamburg für die an-

dere Richtung, aber für die gleiche Route, nicht anwendbar sein, ein solches Billet vielmehr unter die Bestimmung im Eingange des Absatzes 2 der Ziffer 8 der Ausführungsvorschriften: „Billete zur Hin- und Rückfahrt über die gleichen Linien werden nicht abgegeben", fallen, dessen Ausfertigung also unzulässig sein würde.

3. In betreff des mit unserem Rundschreiben vom 30. Dezember 1886 No. 5663 zur Kenntniss der Vereins-Verwaltungen gebrachten Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, betreffend die Abänderung des jetzt „Datumstempel der die Bestellung vermittelnden Station" lautenden Vordrucks im Bestellschein-Formulare in „Datumstempel und Name der die Bestellung vermittelnden Station," ging die Ansicht der Kommission dahin, dass die zur Sprache gebrachte Frage als eine innere Angelegenheit jeder Verwaltung anzusehen sei, dass aber auch abgesehen hiervon eine Aenderung bezw. Ergänzung der „Ausführungsvorschriften" in der Richtung des Antrages deshalb nicht erforderlich erscheine, weil davon ausgegangen worden sei, dass entweder der Datumstempel den betreffenden Stationsnamen bereits enthalte, oder dass, wenn dies nicht der Fall, der Stationsname in den Bestellschein einzuschreiben sei.

Aus diesen Gründen glaubte die Kommission den Antrag auf sich beruhen lassen zu sollen.

4. Von der Thatsache ausgehend, dass dem Fahrpersonale der Deutschen Bahnen verschiedene der Französischen Monatsnamen nicht verständlich sind, beschloss die Kommission, dass in die von Belgischen Ausgabestellen ausgefertigten Billete, insoweit letztere zu Reisen über die Deutsche Grenze benutzt werden, auf dem Umschlage und zwar in dem Vordrucke für die Gültigkeitsdauer, der Monatsname nicht allein in Französischer oder Flämischer Sprache, sondern auch in Deutscher Sprache eingeschrieben werden müsse.

Wir haben an die Belgische Staatsbahn (die übrigen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen betheiligen sich nicht an der Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillete) das Ersuchen gerichtet, Vorsorge treffen zu wollen, dass in der gedachten Weise verfahren werde.

5. Wenn die Frage der Kinderbeförderung auch schon durch die Festsetzungen in Ziffer 14 der „Ausführungsvorschriften" für entschieden erachtet wurde, so glaubte die Kommission doch im Hinblick auf die Thatsache, dass es in Belgien üblich sei, als „Kinderbillete" sogen. „halbe Billete" auszugeben, noch besonders hervorheben zu sollen, dass auch für die Ausgabestellen der Belgischen Nicht-Vereinsbahnen die Verpflichtung bestehe, die von ihnen ausgefertigten kombinirten Kinderbillete, wenigstens diejenigen derselben, die für die Reise nach und durch Deutschland ausgefertigt werden, mit dem Stempel „Kind" zu versehen.

Auch in betreff dieses Punktes ist die Belgische Staatsbahn unsererseits veranlasst worden, rechtzeitig die betreffenden Weisungen an ihre Ausgabestelle ergehen zu lassen.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
(Unterschrift.)

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**
Artikel XIII.
(Schluss aus No. 22*).

VI. Tasmanien.

Die Insel Tasmanien, deren Ansiedelung durch Weisse vom Jahre 1803 datirt, war bis 1853 eine Verbrecherkolonie. Am 3. Dezember, bis wohin sie zur Kolonie Neu-Süd-Wales gehörte, wurde sie eine selbständige Kolonie unter einem eigenen Gouverneur. Sie umfasst einen Flächeninhalt von 1240 Deutschen Quadratmeilen und besass am Schlusse des Jahres 1885 eine Bevölkerung von 133791 Seelen oder 108 auf der Quadratmeile. Die Hauptstadt Hobart zählt 28650 Einwohner.

Tasmanien hatte Ende 1885 im ganzen 257 Miles (414 km) Eisenbahnen im Betrieb und 185 Miles (298 km) im Bau. Davon gehörte die von der City of Hobart an der Südküste nach der City of Launceston an der Nordküste laufende und 133 Miles (214 km) lange Centralbahn einer Englischen Kompagnie, welcher von der Kolonie auf ein Baukapital von 650000 £ ein jährlicher Nettoertrag von 32500 £ auf 30 Jahre garantirt ist. Da nun die Nettoeinnahme, nach Abzug der Betriebskosten, diese Summe nicht im entferntesten aufbringt, so hat die Staatskasse alljährlich so ziemlich die ganze Garantiesumme zu zahlen. Dabei geht es nun ohne Streitigkeiten nicht ab. Die Kompagnie will von der Jahreseinnahme nicht allein die Betriebskosten in Abzug bringen, sondern auch alle Ausgaben, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn (14627 £ im Jahre 1885) verlangt, was wieder die Regierung nicht anerkennen will. Darüber ist es jetzt zum Prozesse gekommen. Verhandlungen wegen Ankaufs der Bahn von seiten des Staates sind ebenfalls angeknüpft worden. Die Gesellschaft fordert als Kaufpreis 1000000 £ in 4 pCt. Staatspapieren. Die Regierung war bereit, diese Summe zu gewähren, wenn der Zinsfuss auf 3½ pCt. herabgesetzt würde, allein das Parlament hat sich mit Majorität dagegen erklärt.

Die Staatsbahnen der Kolonie hatten Ende 1885 eine Länge von 124 Miles (200 km) und 819594 £ zu bauen gekostet. Der Reingewinn des Jahres verzinste das Anlagekapital mit nur 1⅓ pCt. Die Bruttoeinnahme betrug 36000 £.

Am 29. Juni 1886 wurde die 46¾ Miles (75 km) lange Fingal-Bahn, wie die von The Corners nach St. Mary's laufende Bahn heisst, dem Verkehr übergeben. Sie hat in allem 173000 £ gekostet, die Anlage des Bahnkörpers 83807 £, und läuft in einen reichen Kohlendistrikt, genannt The Black Country of Tasmania. The Corners in 41° 51' südl. Br. und 147° 22' östlich von Gr. ist eine Station an der Centralbahn, und St. Mary's ein kleiner Ort in 41° 35' südl. Br. und 148° 15' östlich von Gr. Von St. Mary's führt ein Schienenstrang nach dem 1½ Miles (2,41 km) entfernten Mount Nicholas, wo sich ein mächtiges Kohlenlager über ein Areal von 1920 Acres oder 7770 ha ausbreitet. Als am Tage der Eröffnung der Fingal-Bahn der Festzug nach Hobart zurückkehrte, entgleiste derselbe 20 Miles nördlich von Hobart an einer sehr scharfen Kurve der Centralbahn und kollerte den Eisenbahndamm hinab. Mehrere Personen wurden auf der Stelle getödtet, andere lebensgefährlich verletzt, und nur wenige kamen ohne viel Schaden davon.

Die 4½ Miles (7 km) lange Strecke von Parattah, einer Station an der Centralbahn in 42° 18' südl. Br. und 147° 27' östlich von Gr., südwestlich nach dem Orte Oatlands mit 700 Einwohnern, wurde im Juni 1886 eröffnet.

Die Derwent Valley-Bahn, welche in der Länge von 23 Miles (37 km) von der Station Bridgewater an der Centralbahn nach dem kleinen Orte Glenora im Bau begriffen ist, soll bis Ouse, einem unbedeutenden Orte am Flusse gleichen Namens in 42° 30' südl. Br. und 146° 50' östlich von Gr., fortgesetzt werden.

Der Bau einer 59⅓ Miles (94 km) langen Bahn von der City of Launceston nordöstlich nach Scottsdale (in 41° 7' südl. Br. und 147° 31' östlich von Gr.) ist in Angriff genommen worden. Die Kosten sind auf 300000 £ veranschlagt.

Der Bau von mehreren anderen Bahnen wurde vom Parlamente genehmigt und da die Vorarbeiten ziemlich beendet sind, so sollen Submissionen in nächster Zeit ausgeschrieben werden.

VII. Neu-Seeland.

Neu-Seeland, seit dem Jahre 1840 eine Englische Kolonie, umfasst einen Flächeninhalt von 4910 Deutschen Quadratmeilen. Nach dem Census vom 28. März 1886 belief sich die Bevölkerung, ohne die 41432 Eingeborenen (Maoris), auf 578283. Die Hauptstadt Wellington zählt 27833 Seelen. Die bevölkertste Stadt der Kolonie ist Auckland mit 65000 Einwohnern. Die Staatsschuld war am 31. März 1886 auf 31688349 £ angewachsen, zu deren jährlicher Verzinsung 1546156 £ nöthig sind. Neu-Seeland ist damit seiner Bevölkerung nach nicht allein unter den Australischen Kolonien der verschuldetste Staat, sondern überhaupt unter allen Staaten.

Neu-Seeland besass am 31. März 1886 an fertigen Staatsbahnen 1654 Miles (2662 km), gegen 1479 (2380 km) im Vorjahr, und davon entfielen 611¾ Miles (984⅓ km) auf die Nordinsel und 1042¼ Miles (1677⅓ km) auf die Südinsel. Im Bau befanden sich 259 Miles (417 km). Die Bruttoeinnahme des Jahres belief sich auf 1047419 £ und die Ausgaben auf 690340 £. Der Reingewinn von 357079 £ verzinste das Anlagekapital in der Höhe von 13726166 £ mit 2 £ 12 sh. pCt. Es wurden auf den Bahnen während des Jahres 4860931 km zurückgelegt und 3362266 Personen, 317242 t Güter und 859322 Stück Vieh be-

---

*) Zu dem in No. 22 S. 211 abgedruckten Artikel über die Eisenbahnen Westaustraliens ist uns (und zwar zu dem Schlusssatz des zweiten Absatzes, welcher beginnt: „An der Spitze des zweiten Syndikats steht u. s. w.") von dem Herrn Korrespondenten noch folgender Zusatz mitgetheilt worden, welchen wir in No. 22 nicht mehr zum Abdruck bringen konnten.

Die Arbeiten begannen am 1. März 1886, mussten aber Mitte Januar 1887 vorläufig wieder eingestellt werden, theils weil die nöthigen Eisenbahnschienen aus England noch nicht eingetroffen waren, theils wegen finanzieller Schwierigkeiten.

Ferner ist am Schlusse des vierten Absatzes hinzuzufügen: Kommt der Bau (der Bahn York-Eucla) zu Stande, so beabsichtigt dasselbe Syndikat mit der Regierung der Kolonie Südaustralien unter gleichen Bedingungen wegen des Baues einer Bahn von Port Eucla nach Port Augusta, 500 Miles (805 km) in Verhandlung zu treten. Port Augusta, in 23° 29' südl. Br. und 137° 45' östlich von Gr. und mit 770 Seelen, ist ein guter Hafenort an der Spitze des Spencer's Golf und steht durch eine 259 Miles (417 km) lange Eisenbahn mit der City of Adelaide in Verbindung. Das Syndikat verfügt über ein Kapital von 6000000 £.

Wir können somit als nachgewiesen annehmen, dass mit dem Gesetze vom 3. November 1838 ein Sonderrecht geschaffen werden sollte für Aktiengesellschaften oder anonyme Gesellschaften, welche den Bau und Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen unternehmen wollten, und zwar ein Sonderrecht, welches unter der Einwirkung der zweiterwähnten Tendenz von dem gemeinen Rechte des Landes in mehrfach exorbitanter Weise abweicht.

Jede Ausdehnung dieses Sonderrechts auf andere Unternehmer ist nach bekannten Auslegungsgrundsätzen untersagt.

Das odiose Sonderrecht war übrigens das Aequivalent, welches die mit dem Regal oder Privileg, Eisenbahnen bauen und betreiben zu dürfen, beliehene Gesellschaft in den Kauf nehmen musste. Weil der Staat sich seines Regals entäusserte und der Gesellschaft Privilegien verlieh, glaubte er der letzteren besondere Lasten auferlegen zu dürfen, ein Grund, welcher bezüglich der vom Staat im öffentlichen Interesse betriebenen Bahnen völlig wegfällt.

Es ist hier der Platz, auf die völlige Umwandlung in der Terminologie hinzuweisen, welche sich ungefähr zwei Dezennien nach dem Gesetze vom 3. November 1838 vollzogen hatte, nachdem eine Reihe von Staatsbahnen gebaut worden waren.

Die am 14. September 1854 ergangene Oesterreichische Verordnung betr. die Ertheilung von Konzessionen für Privat-Eisenbahnbauten und die Bayerische Verordnung vom 20. Juli 1855 haben, offenbar bewusster Weise, die Terminologie des Preussischen Gesetzes verlassen: an die Stelle des das Preussische Gesetz beherrschenden Spezialbegriffs „Gesellschaft“ ist der Begriff „Unternehmer“ und „Unternehmung“, beides promiscue, als Bezeichnung der unternehmenden Person gebraucht.

Es würde aber ein offenbarer Fehler sein, wenn wir hieraus einen Rückschluss auf den Begriff „Unternehmung“ im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 machen wollten, da die Zeitverhältnisse ganz andere geworden waren.

Endlich sei noch erwähnt, dass das neue Schweizerische Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 es für nöthig befunden hat, (in dem § 40) es ausdrücklich auszusprechen, dass das, was es bezüglich der durch die Gesellschaften betriebenen Eisenbahnen bestimmt habe, „gleiche bezw. analoge Anwendung auf die von den Kantonen gebauten und betriebenen Bahnen finden solle.“

Aehnlich das Schweizerische Liquidationsgesetz vom 24. Juni 1874 (§ 48).

Prüfen wir nun die vom Obertribunal für die von ihm adoptirte Ansicht angeführten Gründe!

Der erste Grund, welcher sich auf das in der Publikationsformel enthaltene Wort „Unternehmungen“ stützt, ist schon oben als hinfällig nachgewiesen.

Der zweite Grund beruht auf einem Trugschlusse:

Dass der Fiskus, der sich auf Handelsunternehmungen einlasse, sich dem Begriffe nach nicht wesentlich von einer anderen Erwerbsgesellschaft unterscheide, ist zunächst irrig. Richtig ist blos, dass die Handelsgeschäfte des Fiskus sich ihrem Begriffe nach von den Handelsgeschäften privater Erwerbsgesellschaften nicht wesentlich unterscheiden, aber die Subjekte, welche diese Geschäfte machen, unterscheiden sich ganz entschieden, da das eine der Staat, nach seiner vermögensrechtlichen Seite betrachtet, das andere eine private Korporation ist. Den Fiskus als eine Erwerbsgesellschaft sich zu denken, geht doch keinesfalls an.

Vergl. Windscheid Pand. I § 57:

> „Fiskus ist die Staatskasse, ein Vermögensinbegriff. Indem der Fiskus als juristische Person behandelt wird, wird personificirt nicht die Gesammtheit der zum Staate gehörigen Individuen, sondern das Staatsvermögen“,

woraus sich ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Fiskus und den aus einer Zusammenfassung mehrerer physischen Personen erstandenen juristischen Personen (Korporationen) ergibt.

Wäre das Gesetz am 3. November 1838 erlassen, um die bei dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen sich ergebenden Rechtsverhältnisse objektiv als materielles Sonderrecht, ohne Rücksicht auf die Person des Unternehmers, zu regeln, so würde ein ähnlicher Schluss, wie der des Obertribunals, sich vielleicht machen lassen; wie indess schon dargethan, schafft das Gesetz blos ein persönliches Sonderrecht der Eisenbahn-Aktiengesellschaften. Keinesfalls ist anzunehmen, dass der Gesetzgeber des Jahres 1838 für den Fiskus den von ihm für die gefürchteten Aktiengesellschaften geschaffenen exceptionellen Rechtszustand ebenfalls hätte acceptiren wollen.

Hieraus ergibt sich auch von selbst die Haltlosigkeit des dritten Grundes des Obertribunals.

Es ist unrichtig, dass derjenige, welcher die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 auf die Staatseisenbahnen leugnet, behauptet und beweisen müsse, dass dem Staats-Eisenbahnfiskus ein besonderes Vorrecht eingeräumt sei.

Er behauptet gerade umgekehrt, dass für den Fiskus kein Sonderrecht geschaffen sei, sondern dass der Fiskus noch auf dem Boden des gemeinen Rechtes des Landes stehe. Im Rechtssinne behauptet der Fiskus somit kein Vorrecht, kein Privileg. Thatsächlich steht er besser, als die Eisenbahngesellschaften, aber doch blos deshalb, weil für ihn noch kein privilegium odiosum kreirt ist. Die Zumuthung des Obertribunals an den Fiskus, er müsse beweisen, weshalb er noch nach dem jus commune behandelt zu werden das Recht habe, ist nach den allgemeinen Rechtsregeln eine ungerechtfertigte.

De lege ferenda mag man die Gleichstellung aller Eisenbahnbesitzer verlangen können; der lex lata gegenüber ist sie vom Richter nicht zu motiviren.

Quae propter necessitatem recepta sunt, non debent in argumentum trahi.

Was necessitas, Nothwendigkeit für den Staat im Jahre 1838 war, ist oben erwähnt.

Zugegeben, aber irrelevant ist, dass das vom Fiskus s. Z. angezogene Betriebsreglement und Postgesetz für die Entscheidung der vorliegenden Frage bedeutungslos waren.

Das vierte Argument des Obertribunals — gestützt auf den möglichen Ankauf der Privatbahnen durch den Staat — ist nach dem zum dritten Argument diesseits angeführten Grunde hinfällig.

Ganz abgesehen von dem § 49, der für den Bedürfnissfall eine Aenderung des Gesetzes in Aussicht stellt, übersieht das Obertribunal auch bei diesem Argument, dass, wenn im Falle einer Verstaatlichung das Gesetz nicht geändert oder ergänzt wird, die Verhältnisse des Staats-Eisenbahnfiskus nicht überhaupt ungeregelt sind, sondern sich nach dem gemeinen Civilrecht des Landes richten.

Schliesslich führt das Obertribunal einen Grund an, der, wenn er überhaupt etwas beweist, gegen seine Ansicht beweist.

Die von ihm erwähnten Kabinetsordres brauchten, wenn das Gesetz vom 3. November 1838 auf die Staatseisenbahnen anwendbar ist, wie das Obertribunal annimmt, gar nicht zu bestimmen, dass die Bestimmungen jenes Gesetzes über die Enteignung auf den Bau der staatlichen Ostbahn angewendet werden sollten. Das verstand sich dann ja von selbst.

Wenn jene Klausel in den Königlichen Kabinetsordres einen praktisch bedeutsamen Sinn hatte*), so konnte sie nur die Bedeutung haben, dass sie etwas anordnete, was ohne ihre Anordnung nicht galt, das heisst also, dass sie vorschrieb: das Recht zur Expropriation etc. soll nach Massgabe des Gesetzes vom 3. November 1838 für diese Staatsbahn zur Anwendung kommen, obwohl das dort normirte Recht zur Expropriation lediglich für Eisenbahngesellschaften statuirt ist.

Es wurden dann diejenigen Normen des Gesetzes, welche das Recht zur Expropriation normirten, durch jene Klausel integrirende Bestandtheile der Kabinetsordre

*) Da diese Klausel auch in den Konzessionen für Eisenbahngesellschaften vorkommt, bei denen sie sich von selbst verstand, hat es den Anschein, als ob man ihr eine besondere Bedeutung nicht beigelegt hätte.

selbst und galten deshalb, weil die Kabinetsordre es verfügt hatte, nicht weil das Gesetz vom 3. November 1838 es verfügt hätte.

Die erwähnten Kabinetsordres sprechen auch nur von dem Rechte zur Expropriation, dessen Verleihung Hoheitsrecht der Krone war. Der König hat den Umfang des von ihm verliehenen Expropriationsrechtes zu bestimmen und lediglich diesen Umfang*) — einschliesslich einiger Normen des Verwaltungsvorverfahrens — bestimmen auch die in den Kabinetsordres bezogenen Paragraphen des Gesetzes vom 3. November 1838, so dass es ganz unbedenklich ist, wenn der König erklärt, auf die und die Staatsbahn sollen die Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838, welche das Recht zur Expropriation betreffen, Anwendung finden. Es wurde dadurch vermieden, den Umfang des Rechtes zur Expropriation in der Kabinetsordre näher präzisiren zu müssen.

Die materiellen Rechtsnormen

(A. L.-R. I 11 §§ 8—11. Rheinpreuss. Gesetz v. 8. März 1810 und später Ges. v. 25. Mai 1857)

über die Enteignung waren von dem Gesetze vom 3. November 1838 nicht geordnet, wurden auch in den Kabinetsordres nicht erwähnt.

Wir glauben mit vorstehenden Erörterungen die Unhaltbarkeit der Erwägungen des Obertribunals dargelegt zu haben. Durch diese Erörterungen werden gleichzeitig diejenigen Ausführungen widerlegt, welche Bessel und Kühlwetter in ihrem citirten Werke II. Theil S. 208 f. im Sinne des Obertribunals niedergelegt haben.

Am Schlusse wollen wir noch bemerken, das wir mit unserer Ansicht nicht allein stehen.

Zunächst hat sich, wie schon bemerkt, die Redaktion von Striethorst's „Archiv" in diesseitigem Sinne geäussert; dann sagt Koch Landrecht II 6 in der Note 81 zum Gesetze vom 3. November 1838: „Das Gesetz vom 3. November 1838 hatte überhaupt nur Privatbahnen im Auge", und endlich äussert sich Rönne in seinem Staatsrecht II b § 467 No. II folgendermassen:

„Das Gesetz (vom 3. November 1838) passt in vielen Punkten seit der Zeit nicht mehr, wo der Staat selbst angefangen hat, Eisenbahnen zu bauen und bestehende zu erwerben oder deren Verwaltung zu übernehmen. Es geht vielmehr aus der ganzen Fassung des Gesetzes hervor, dass der Gesetzgeber die Regelung dieser neuentstandenen Verhältnisse noch nicht im Auge gehabt hat; denn das Gesetz spricht durchweg nur von Privat-Eisenbahngesellschaften und deren Stellung gegenüber dem Staate."

*) Auch die das Vor- und Wiederkaufsrecht behandelnden Bestimmungen betreffen den Umfang der gewährten Enteignungsbefugniss, insofern sie dem Enteigner kein unbedingtes, sondern ein beschränktes Verfügungsrecht über das enteignete Objekt gewähren.

„Bahnsteig"

als Ersatz für „Personenperron" dürfte als die zutreffendste Lösung noch nicht anzusehen sein. Zunächst trägt ein Personenperron nur in ganz geringem Grade den Charakter eines Weges, Steiges und die ausschliessliche Betonung gerade der Wegeigenschaft muss zu Missverständnissen führen.

Der entsprechend gebildete Kirchweg, Mühlweg u. s. w. ist nicht ein Platz entlang einer Kirche oder um eine Kirche herum, sondern bezeichnet die Verbindung der Gesammtanlage nebst allen Zubehörungen an Gebäuden, Plätzen, Gängen mit der Ortschaft. So muss zunächst auch der Bahnweg als eine grössere, der Bahnsteig als eine ganz untergeordnete Verbindung von zur Bahn ganz im allgemeinen, nicht einmal zu einer Personenstation im besonderen gehörigen Anlagen mit einer Ortschaft aufgefasst werden. Auch als Parallelbildung zu Gemeindeweg, Forstweg, Staatsstrasse u. s. w. würde Bahnweg oder Bahnsteig immer nur einen Weg bedeuten, der ganz von Bahnhöfen abgesehen allgemein innerhalb des Bahnareals hinläuft oder überhaupt nur im Besitze der Bahn ist. Bei Nebeneinanderstellung von Fahrweg, Fusssteig, Reitweg u. s. w. mit Bahnweg erhält letzterer gar die Bedeutung eines Weges, auf dem sich der Bahnverkehr, das ist doch im Gegensatze zum Reit- und Fussverkehr der Zugsverkehr bewegt, mithin die Bedeutung „Gleis", so dass Bahnsteig eine stark ansteigende Gleisstrasse bezeichnen würde, wie denn auch im Volksmunde die Steigungsstrecke in der Linie Geislingen-Ulm „der Geislinger Steig" genannt wird.

Dass für „Weg" das nur in einzelnen Landstrichen in weiterem Umfange gebrauchte und in den meisten Theilen Deutschlands nur für die schmalsten, untergeordnetsten Anlagen (Diebssteig, Hühnersteige) übliche „Steig" für eine horizontale, oft strassenbreite und getäfelte Fläche gewählt wurde, dürfte noch zur Erhöhung des befremdenden Eindruckes beitragen, den das neue Wort hervorbringt.

In der That trägt jeder Personenperron zunächst den Charakter eines nach Bedarf in die Länge gezogenen Platzes, auf welchem der Verkehr umgesetzt wird. Nicht allein das Durchschreiten der Länge nach, sondern das Aus- und Einsteigen in den angefahrenen Zug ist das Wesentliche. So bildet sich ganz einfach z. B.

Kölner Anfahrt = Kölner Perrongleis nebst Kölner Personenperron,

Kölner Anfahrtsgleis = Kölner Perrongleis für sich allein,

Kölner {Anfahrtsplatz oder Einsteigeplatz} = Personenperrons, von denen aus in den Zug nach oder von Köln eingestiegen wird,

Kölner Anfahrtsgang = Verbindungsperrons, die den Verkehr nach der Einsteigestelle nach oder von Köln vermitteln.

Wo ein scharfes Auseinanderhalten von Perrongleis und Personenperron zwecklos ist, und das ist im grossen Verkehr des Publikums der Fall, genügt die kurze Bezeichnung **Anfahrt**; z. B. Schildaufschrift: „nach der Kölner Anfahrt" oder „tragen Sie den Koffer nach der Kölner Anfahrt" anstatt auf den Kölner Perron, oder „Hausanfahrt" für Hausperron, „Inselanfahrt" für Inselperron u. s. w.

Für den Fachgebrauch würden die schärferen Bezeichnungen Anfahrtsgleis, Anfahrtsplatz oder Einsteigeplatz, Anfahrtsgang, die sich durch andere Zusatzworte nach Bedarf vermehren lassen, anzuwenden sein. Verwechselungen mit den Anlagen zur Anfahrt von Kutschen, die bei den Bahnhöfen eine nur untergeordnete Rolle spielen, sind nicht zu besorgen, da für dieselben schon jetzt die besonderen Bezeichnungen:

Droschkenanfahrt, Droschkenplatz, Droschkenstation, Wagenplatz, Wagenanfahrt, Postwagenanfahrt u. s. w. üblich sind.

Soll das Wort Bahnsteig im Wortschatze der Eisenbahn erhalten bleiben, so schlagen wir vor, die zur gesicherten Verbindung von Einsteigeplätzen dienenden Uebertreppungen von Anfahrtsgleisen, welche den Begriff des Steigens recht fühlbar zum Bewusstsein bringen, auch entsprechend mit dem Ausdrucke „Bahnsteig" zu bezeichnen. Wchl.

Der Ersatz des technischen Ausdrucks „Perron" durch ein entsprechendes Deutsches Wort scheint uns sehr schwierig, wie sich auch aus vorstehenden Ausführungen ergibt. Wäre es da nicht am besten, den nun einmal eingebürgerten Ausdruck „Perron" beizubehalten? Die Red.

fördert. Das Betriebsmaterial bestand in 243 Lokomotiven, 486 Personen- und 7 705 Güterwagen. Die Spurweite ist die schmale von 3 ' 6 " Englisch oder 1,06 m. Die Privatbahnen der Kolonie wurden bis auf 3 kleine Strecken in der Länge von zusammen 8¼ Miles (13 km) vom Staate übernommen.

Trotz der langen Meilenzahl der eröffneten Bahnen sind auf beiden Inseln noch immer beträchtliche Lücken in der Verbindung des Nordens mit dem Süden und des Ostens mit dem Westen vorhanden. Die Regierung macht jetzt grosse Anstrengungen, diese Lücken auszufüllen, aber es werden dazu noch Anleihen bis zur Höhe von 8—10 000 000 ℒ erforderlich sein. Ob die Kolonie eine solche Staatsschuld jemals tragen kann, ist eine Frage, welche von kompetenter Seite verneint wird.

Im Oktober 1886 wurde die 70 Miles (112½ km) lange Bahn von der City of Wellington nach dem kleinen Orte Longburn am Manawatu R. in 40 ° 19 ' südl. Br. und 175 ° 26 ' östlich von Gr., wo sie in die von dort nach New-Plymouth laufende Bahn, 193 Miles (310 km) mündet, eröffnet.

In London hat sich die New Zealand Midland Railway Company gebildet, welche es übernommen hat, von Greymouth aus, einer Hafenstadt mit 3 133 Seelen an der Westküste der Südinsel in 42 ° 25 ' südl. Br. und 171 ° 9 ' östlich von Gr., eine Bahn nach der Ostküste und eine andere nordwärts nach Nelson, einer Hafenstadt an der Nordküste der Südinsel in 41 ° 16 ' südl. Br. und 173 ° 19 ' östlich von Gr. und mit 7 315 Einwohnern, zu bauen. Anstatt Baarzahlung erhält die Gesellschaft Kronland.

Die sieben Australischen Kolonien hatten gegen Ende des Jahres 1886 insgesammt Eisenbahnen in der Länge von 8 469 Miles (13 629 km) im Betrieb, gegen 8 049 Miles (12 953 km) am Schlusse des Jahres 1885. Davon entfielen 1 865 Miles (3 001 km) auf Neu-Süd-Wales, 1 750 Miles (2 816 km) auf Victoria, 1 724 Miles (2 775 km) auf Neu-Seeland, 1 461 Miles (2 351 km) auf Queensland, 1 211 Miles (1 949 km) auf Südaustralien, 308 Miles (496 km) auf Tasmanien und 150 Miles (241 km) auf Westaustralien. Vor zehn Jahren, am Schlusse des Jahres 1876, hatten die Kolonien zusammen 2 606½ Miles (4 194 km) im Betrieb.

Die Australischen Kolonien beziehen ihren Bedarf an Eisenbahnmaterialien grösstentheils aus Europa (gewöhnlich aus England), neuerdings auch aus Nordamerika. Der Abschluss von Lieferungen wird von den Generalagenten der Kolonien in London besorgt und zwar auf dem Submissionswege. Die Adresse dieser Herren ist folgende:

Neu-Süd-Wales: Agent-General Sir Saul Samuel, K. C. M. G.; Büreau 5. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Victoria: Agent-General Sir Graham Berry, K. C. M. G.; Büreau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Queensland: Agent-General Sir J. F. Garrick, K. C. M. G.; Büreau 1. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Südaustralien: Agent-General Sir Arthur Blyth, K. C. M. G.; Büreau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Seeland: Agent-General Sir Francis Dillon Bell, K. C. M. G.; Büreau 7. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Tasmanien: Agent-General Adye Douglas Esqr.; Büreau 3. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Das Telegraphennetz der Australischen Kolonien hat sich auch im Jahre 1885 wieder beträchtlich erweitert und ist von 33 446 Miles (53 825 km) im Jahre 1884 auf 35 511 Miles (57 138 km) gestiegen.

Wie bekannt, besteht seit dem 22. Oktober 1872 zwischen Australien und den übrigen Kontinenten Kabelverbindung. Im Jahre 1885 liefen in Australien 23 206 Kabeldepeschen zu 131 868 ℒ ein und 24 003 zu 144 580 ℒ gingen ab, macht zusammen 47 209 zu 276 454 ℒ.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Uebersicht über den Status der Australischen Kolonien am Schlusse des Jahres 1885.

Kolonien	Flächeninhalt in Deutschen Quadratmeilen	Bevölkerung Anzahl	Revenue ℒ	Ausgaben ℒ	Import ℒ	Export ℒ	Staatsschuld ℒ	Eisenbahnen in Betrieb Miles	Eisenbahnen in Bau Miles	deren Verzinsung pCt.
Neu-Süd-Wales	14 540½	957 914	7 587 368	7 537 243	23 365 196	16 541 745	35 564 259	1 777	407	3,37
Victoria	4 133	991 869	6 290 361	6 140 357	18 044 604	15 551 758	28 628 588	1 680	186	4,77
Queensland	31 427	322 853	2 840 960	2 875 609	6 422 490	5 243 404	19 320 850	1 434	364	3,12
Südaustralien	42 488½	313 423	2 309 592	2 454 808	5 548 403	5 636 255	17 020 900	1 063	718	2,37
Westaustralien	45 898	35 186	323 213	308 849	650 391	446 692	1 288 100	184	20	—
Total des Kontinents	138 487	2 621 245	19 351 494	19 316 866	54 031 084	43 419 854	101 822 697	6 138	1 695	—
Tasmanien	1 240	133 791	571 397	585 767	1 757 486	1 313 693	3 357 000	257	185	1,50
Neu-Seeland	4 910	578 283	4 096 996	4 282 901	7 479 921	9 819 939	31 688 349	1 654	259	2.60
Gross-Total	144 637	3 333 319	24 019 887	24 185 534	63 268 491	54 553 486	136 868 046	8 049	2 139	—

Die Staatsschuld der Australischen Kolonien hat sich im Laufe des Jahres 1885 wieder um 16 017 488 ℒ vermehrt und betrug Ende desselben 136 868 046 ℒ. Es ist dies eine Höhe, wie sie kein anderer Staat nach seiner Bevölkerung aufzuweisen hat. Am höchsten belastet sind Queensland, Neu-Seeland und Südaustralien. Weitere Anleihen wurden im Jahre 1886 gemacht und neue stehen in nächster Zeit bevor. Englische Kapitalisten warnen die Kolonien, in diesem Tempo mit ihren Anleihen fortzufahren.

Die Messrs. Gibbs, Bright and Co. in Melbourne, welchen die Railway Commissioners der Kolonie Victoria Ende Dezember 1886 unter den eingereichten Offerten den Zuschlag auf Lieferung von 50 450 t Stahlschienen und fish-plates zu 4 ℒ 17 sh. 7 d. pro Tonne ertheilten, sind, wie sich nachträglich zur unangenehmen Ueberraschung herausgestellt hat, die Agenten des Herrn Krupp in Essen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr. Einführung des Nachtrages V. Der mit Bekanntmachung vom 11. l. Mts. im Beiblatt zu No. 22 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen angekündigte Nachtrag V zum Niederländisch - Bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 tritt bis auf weiteres nicht in Kraft und kommen die bisherigen Ausnahmefrachtsätze auch ferner zur Anwendung.

München, den 23. März 1887. (592)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

2. Aenderung von Betriebsamtsbezirken.

Am 1. April d. J. gelangen im diesseitigen Direktionsbezirk folgende Massnahmen zur Ausführung:

I. Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Glogau wird nach Lissa und das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Stettin) hierselbst nach Glogau verlegt.

II. Das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt (Brieg-Posen) hierselbst erhält die Bezeichnung: Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Lissa).

III. Es werden umfassen die Geschäftsbezirke:

a) des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Brieg - Lissa) hierselbst die Strecken:
Breslau O/S. (einschl.) - Lissa (ausschl.),
Trachenberg-Herrnstadt,
Bojanowo-Guhrau,
Breslau O/S.-Brieg (einschl.),
Dürrgoy (Breslau)-Zobten-Ströbel,
Breslau B. F. (ausschl.)-Raudten (ausschl.);

b) des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Glogau die Strecken:
Raudten (einschl.)-Stettin (ausschl.),
Glogau-Sagan (ausschl.)-Hansdorf (ausschl.);

c) des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Lissa die Strecken:
Lissa (einschl.)-Glogau (ausschl.),

Lissa-Posen (ausschl.) mit Czempin-Schrimm,
Lissa-Jarotschin } Neubaustrecken;
Lissa-Ostrowo
d) des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Tarnowitz) hierselbst die Strecken:
Breslau N. M. (ausschl.)-Tarnowitz (einschl.),
Schottwitz-Rosenthal,
Hundsfeld-Trebnitz,
Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz,
Viehweidenweiche-Mochbern (ausschliesslich),
Tarnowitz-Tarnowitzhütte,
Jarotschin (ausschl.)-Oels;
e) des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Direktionsbezirk Breslau) zu Posen die Strecken:
Posen (einschl.)-Stargard (ausschl.),
Posen (einschl.) - Kreuzburg (ausschliesslich),
Jarotschin (einschl.) - Gnesen (ausschliesslich).

IV. Die Königlichen Bauinspektionen zu Grünberg, Lissa und Oels werden aufgelöst und gehen die Geschäfte derselben auf die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter in Glogau bezw. in Lissa und Breslau-Tarnowitz in Breslau, mit welchen sie vereinigt werden, über.

V. Die vereinigte Königliche Eisenbahn-Betriebskasse in Breslau (Berlinerstrasse 76) wird aufgelöst. An die Stelle derselben treten folgende neue Betriebskassen:
a) die Betriebskasse (Brieg - Lissa) in Breslau (auf dem Oberschlesischen Bahnhofe) für den Geschäftsbezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Brieg-Lissa) in Breslau,
b) die Betriebskasse (Breslau-Tarnowitz) in Breslau (auf dem Oderthorbahnhofe) für den Geschäftsbezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Tarnowitz) in Breslau,
c) die Betriebskasse in Glogau für den Geschäftsbezirk des künftigen Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts in Glogau.

Breslau, den 23. März 1887. (593)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Zu den Heften 5 und 13 des **Westdeutschen Verbands - Gütertarifes** sind vom 1. k. Mts. ab gültige Nachträge mit direkten Frachtsätzen für die Station Mülhausen Nord herausgegeben.

Dieselben können in den Expeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 18. März 1887. (594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Vieh- etc. Tarif für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. k. Mts. tritt zum obenbezeichneten Tarif Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und des Tarifes für die Nebengebühren und ist bei den Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 21. März 1887. (595)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc. -Bromberg etc. Am 1. April d. J. tritt zu dem vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Niederländischen Staats - Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und der Ostpreussischen Südbahn andererseits der Nachtrag 3 in Kraft, enthaltend das Vorwort und die besonderen Bestimmungen in anderweiter Fassung, neue bezw. anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrhein.) und Bromberg bezw. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie Berichtigungen.

Soweit für einzelne Stationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind zum Preise von 50 ₰ bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 21. März 1887. (596)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Berlin - Schleswig - Holsteinischer Verbands-Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. erscheint zum obenbezeichneten Tarif vom 1. Januar 1882 der Nachtrag XIII. Derselbe enthält u. a. ermässigte Tarifsätze zwischen Stationen der vorm. Berlin-Hamburger Eisenbahn einer- und Stationen der vorm. Altona-Kieler Eisenbahn andererseits, Tarifsätze zwischen Lunden, Station der Holsteinischen Marschbahn, einer- und Sternschanze, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona, andererseits, sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. Exemplare dieses Nachtrags sind von den betheiligten Güterexpeditionen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 22. März 1887. (597)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Für Cementtransporte bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Kiefersfelden nach Reichenberg kommt ab 25. März d. Js. ein Frachtsatz von 1,57 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 22. März 1887. (598)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Sächsischer Güterverkehr. Die im Nachtrage V zum Niederländisch - Bayerischen Gütertarife vom 1. Juni 1883 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze und Berichtigungen für den Verkehr mit den Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof gelten vom 1. April 1887 ab auch für den Verkehr mit dem Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatsbahnen, die neuen Sätze für Hof kommen auch für die Stationen Plauen i/V. oberer und unterer Bahnhof zur Anwendung.

Die bisher im Niederländisch - Sächsischen Verkehre mit den letztgenannten fünf Stationen bestandenen Ausnahmefrachtsätze — abgesehen von denjenigen für die Niederländischen Stationen Ede, Gouda, Wageningen und Zevenaar — werden aufgehoben.

Die hiermit theilweise verbundenen Erhöhungen treten jedoch erst vom 15. Mai 1887 ab in Kraft.

Dresden, am 22. März 1887. (599)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem heutigen Tage kommen ermässigte Frachtsätze für den **Transport von Petroleum und Naphta** im Verkehre zwischen diesseitigen Frankfurter Bahnhöfen und einzelnen Hessischen Stationen zur Einführung. Die genannten Stationen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a. M., den 19. März 1887. (600)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a./M.

Lokalgüterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst Thüringischen Privatbahnen, sowie Staatsbahnverkehre Erfurt - Altona und Erfurt-Magdeburg. Die in obigen Verkehren für Basalt-Pflastersteine und Basaltschotter im Verkehr mit den Werrabahnstationen Hildburghausen und Immelborn bestehenden Ausnahmetarife werden am 15. Mai d. J. aufgehoben und durch die höheren Sätze des Spezialtarifs III ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. März 1887. (601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Zu dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau u. s. w. vom 1. Oktober 1884 ist Nachtrag VI, gültig vom 1. April d. J. ab, erschienen. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Strecken Zuckau-Carthaus, Jablonowo-Strasburg, Garnsee-Lessen des Direktionsbezirks Bromberg und für die Stationen der Strecke Hundsfeld-Trebnitz i. Schl. des Direktionsbezirks Breslau. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 10. März 1887. (602 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischen Steinkohlen und Kokes nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt vom 1. September 1885 ist Nachtrag I, gültig vom 1. April d. J. ab, erschienen. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Strecke Merseburg - Mücheln (Frankleben, Lützkendorf, Mücheln), ferner für Glaserberg, Radis, Bischleben und Gehlberg. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 14. März 1887. (603 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Nachtrag III zu dem **Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Kohle etc.** nach den Stationen der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn etc. wird durch nachstehende am Schluss der Seite 8 einzuschaltende Bemerkung ergänzt:

„2. Der Ausnahmetarif vom 1. Mai 1886 für Oberschlesische Kohlen etc. nach den Stationen der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn nebst zugehörigen Nachträgen findet fortan auch auf Steinkohlenbriquets Anwendung. Der Haupttarif und die Nachträge I und II sind an den betreffenden Stellen durch Einschaltung des Wortes „Steinkohlenbriquets" zu vervollständigen."

Breslau, den 21. März 1887. (604)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetz. d. offiziellen Anzeigen auf S. II.

No. 6. Jahrgang 1887. Berlin, am 26. März 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 24. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	Marke	No.								
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:					
1	A S	3	1	Stück	Bettrahmen —	8	1	Schoppinitz	K. E.-D. Breslau	
2	B	—	1	Bund	4 Stiehle, 1 Freitel —	6	2	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
3	B S	9° III 10° III 11° III 11 H I 12° III 14° III 15 H II 16 H I	3 5 3 4 3 6 4 6	Tafeln	Schwarzblech —	1147	3	Sonneberg	Werrabahn	bei der Güterboden-revision.
4	E St	149	1	Kiste	gefüllt —	58,5	4	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
5	G S	153	1	„	Damenkleiderstoffe —	138	5	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
6	H	1	1	Sack	Kummetgeschirr —	9	6	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
7	J D St	3543	1	Kiste	gefüllt —	39	7	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
8	J H jr	—	1	Fass	Wein —	—	8	Kreuznach	Linksrh. Köln	
9	K	7	1	Ballen	Bürstenhölzer —	48	9	Aachen	„	
10	L	10	1	Sack	Kesselsteinlösung —	20	10	Ulm	Württemb. Stsb.	Güterboden-revision.
11	L P	?	3	Stück	Butterkübel —	14,5	11	Posen	K. E.-D. Breslau	
12	M	1795	1	Fass	leer —	140	12	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
13	M A L	2713	1	Packet	Blechwaaren —	4	13	Stuttgart	Württemb. Stsb.	Güterboden-revision.
14	M G v B	—	1	Kiste	Cichorien —	50	14	Maestricht	Grand Central Belge	
15	P S	3534	1	„	unbekannt —	60	15	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
16	W M	1132	1	„	? —	53	16	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
17	Z A H	—	1	Sack	Hanf —	20	17	Mühlacker	Württemb. Stsb.	Güterboden-revision.
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
18	Bierbrauerei Neumann	620 624	2	Fässer	leer —	49	18	Weimar	K. E.-D. Erfurt	bei Boden-revision.
19	G. Engel Thorn	—	1	Fass	leer, alt —	8,5	19	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
20	J. Gundlach Feinbreitenbach	—	1	—	Decke —	30	20	Groningen	Niederländ. Stsb.	
21	Leistbräu „ Kurz	7041 2082 635	1 1 1	Fass	leer, gebraucht —	32 20 13	21	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
22	Nagels	—	2	—	Fauteuils —	12	22	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
23	Phönix R.	1887	1	—	Eisenbahnschiene —	—	23	Rheinhausen	Linksrh. Köln	
					C. Kolli m. Figuren sign.:					
24	I (schwarzer Strich)	—	2	—	verzinnte Eisenrohre	44	24	Gotha	K. E.-D. Erfurt	auf Deck des Wagens 5137 Erfurt.
					D. Kolli ohne Signatur:					
25	—	—	6	Stück	Bettschirmständer —	21	25	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
26	—	—	1	Parthie	Drahtnägel —	76	26	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
27	—	—	1	Korb	Effekten —	126	27	Lanaeken	Grand Central Belge	
28	—	—	2	Fässer	leer —	42	28	Anvers Bs.	„	
29	—	—	1	Packet	? —	2,5	29	Berzée	„	
30	—	—	1	Pack	Säcke, gebrauchte —	21	30	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
31	—	—	1	„	alte Säcke —	20,5	31	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
32	—	—	1	—	Sackkarre —	—	32	Ulm	Württemb. Stsb.	
33	—	—	19	—	Schienenlaschen —	76	33	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
34	—	—	1	Pack	2 eiserne Zangen —	12,5	34	Treysa	K. E.-D. Hannover	

3. Güterverkehr.
(Fortsetzung.)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag I zum internen Badischen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen des Betriebsreglements.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen.

Karlsruhe, den 16. März 1887. (605)
Generaldirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. kommt für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr

1. der Nachtrag I zum Tarif Theil II Heft 2,
2. der Nachtrag I zum Tarif Theil II Heft 3

zur Einführung.

Dieselben enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der bezüglichen Haupttarife sowie der Kürzungstabellen hierzu.

An Interessenten werden diese Nachträge von den betheiligten Endbahnen und dem Materialdepot der K. B. Staatseisenbahnen, und zwar der unter 1. genannte unentgeltlich, der unter 2. aufgeführte um den Preis von 0,30 ℳ pro Exemplar abgegeben.

München, den 17. März 1887. (606)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. sind im Ausnahmetarif No. 23 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifes mit Oesterreich-Ungarn Theil II Heft No. 6 für die Beförderung von Bruchsteinen zur Eisenbereitung folgende Frachtsätze zur Einführung gelangt.

Eisenerz (Südbahn)-Ottweiler 1,99 ℳ
Mitterdorf „ „ 2,26 „
für 100 kg

München, den 19. März 1887. (607)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. April d. J. tritt Nachtrag VIII zum Bayerisch - Sächsischen Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu in den Verkehr einbezogenen Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz und Kamenz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 21. März 1887. (608)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Die im Nachtrage II zum widerruflichen Ausnahmetarif für Mehl des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehrs enthaltenen Frachtsätze von den Stationen Döbeln, Mehltheuer und Rosswein nach der Station Ulm der Bayerischen Staatsbahn kommen vom 1. April d. J. ab auch im Verkehr nach der Station Ulm der Württembergischen Staatsbahn zur Anwendung.

Dresden, den 19. März 1887. (609)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Werrabahn-Bayerischer Viehverkehr. Durch den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zum Tarif vom 5. August 1884 erfahren die Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und die Tarifvorschriften einige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 21. März 1887. (610)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Weiteres, längstens bis 31. Dezember 1887, kommen im Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandtarif, Theil II, Heft 2 für die nachbenannten Artikel von Floridsdorf K. F. N. B. nach Berlin (Schles., Görl. und Anh.-Dresd. Bhf.) ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

a) für Asphalt, roher . 2,39 ℳ
b) „ Asphalt-Mastix . 2,06 „
für 100 kg.

Von diesen Sätzen werden bei dem gegenwärtigen Koursstande der Oesterreichischen Noten noch je 0,04 ℳ für 100 kg gekürzt.

Breslau, den 21. März 1887. (611)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Der zwischen den Stationen Prüm und Pronsfeld, der Zweigbahn Gerolstein-Bleialf, gelegene Haltepunkt Wazerath wird am 1. April d. J. für den Personenverkehr — ohne Gepäckabfertigung — eröffnet.

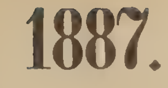
Berlin, den 24. März 1887. (612)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 25.





Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. März 1887.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1887.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1885/86.

Die Gesammtlänge der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1885/86 20 976,55 km gegen 19 436,43 km am Schlusse des Betriebsjahres 1884/85.

Ausserdem befand sich noch im Besitze des Staates ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier mit einer Gesammtlänge von 109,05 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 200,34 km beläuft.

Von den Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit normaler Spurweite entfallen auf das Gebiet des Preussischen Staates im ganzen 19 412,81 km, während ausserhalb desselben 1 563,74 km, darunter im Königreich der Niederlande 5,37 km, im Kaiserthum Oesterreich-Ungarn 5,28 km belegen sind.

Für die Gesammtbahnlänge von 20 976,55 km beträgt das Gesammtanlagekapital 5 826 280 949 *M.*, somit für 1 km Bahnlänge 277 752 *M.*

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Anlagekosten der im Laufe des Jahres hinzugetretenen neueröffneten Strecken, gleichwie die Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Bahnen nur nach dem Zeitpunkt der Betriebseröffnung bezw. nach Verhältniss der während des Betriebsjahres thatsächlich verflossenen Betriebs- bezw. Verwendungszeit in Betracht zu ziehen sind, kommen jedoch für die Ertragsberechnung nur 5 778 454 998 *M.* bezw. für die in der Verwaltung des Preussischen Staates befindlichen Strecken nur 5 765 733 306 *M.* in Anrechnung.

Die regelmässige Ausführung des Betriebsdienstes nach den jeweilig geltenden Fahrplänen ist durch die im Laufe des Betriebsjahres besonders zahlreich aufgetretenen störenden elementaren Ereignisse, wie starke Regengüsse, Schneeverwehungen u. s. w., welche zeitweise Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes einzelner Bahnstrecken zur Folge hatten, mehrfach beeinträchtigt worden. Die Unterbrechungen wurden jedoch zum grossen Theil in kurzer Zeit beseitigt, so dass abgesehen von grösseren oder geringeren Zugverspätungen bezw. dem Ausfallen einzelner Züge, die Wirkungen der eingetretenen Betriebsstörungen sich im allgemeinen nur in beschränktem Umfange geltend machten.

Bei Aufstellung der Fahrpläne hat auch im Berichtsjahre die Verwaltung den Interessen des Verkehrs nach Möglichkeit Rechnung getragen. Neben der besonderen Pflege des Lokalverkehrs sind auch rücksichtlich der durchgehenden Verbindungen, sowie der Anschlüsse an den internationalen Verkehr mehrfache Verbesserungen zur Einführung gelangt. Wie bei Feststellung der Fahrpläne ist auch bezüglich Errichtung neuer bezw. Erweiterung der bestehenden Haltestellen den aus den betheiligten Kreisen laut gewordenen Wünschen thunlichst entsprochen worden.

Ergebnisse des Betriebes im allgemeinen.

Nachdem das Gesammtnetz durch den Eintritt neu erworbener Bahnen im Berichtsjahre eine erhebliche Erweiterung erfahren hat, sind zur Gewinnung einer geeigneten Unterlage für die Vergleichung der im Vorjahre nachgewiesenen Ergebnisse mit denjenigen des Berichtsjahres überall die Ergebnisse der neu verstaatlichten Bahnen aus dem Betriebe des Jahres 1884/85 den bezüglichen für das Vorjahr nachgewiesenen Ergebnissen der bisher für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen hinzugerechnet worden. Für das Jahr 1885/86 sind bei der Braunschweigischen und der Halle-Sorau-Gubener Bahn die Ergebnisse des Zeitraums vom 1. Januar 1885 bis 31. März 1886 durch Multiplikation mit $^4/_5$ auf eine zwölfmonatliche Zeit zurückgeführt, zur Einstellung gelangt.

Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt:
im Jahre 1884/85 = 669 587 830 *M.*,
„ „ 1885/86 = 656 992 646 „
sind daher im Berichtsjahre um 12 595 184 *M.* oder 1,9 pCt. gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Von den Gesammteinnahmen entfielen:

	1884/85	1885/86
auf den Personenverkehr . . .	166 669 998 *M.*	168 989 173 *M.*
„ „ Güterverkehr	463 583 413 „	453 512 734 „
„ die sonstigen Einnahmen .	39 334 419 „	34 490 739 „

Demnach sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 2 319 175 *M.* oder 1,4 pCt. gestiegen, die Einnahmen aus dem Güterverkehr dagegen um 10 070 679 *M.* oder 2,2 pCt. gesunken, auch die sonstigen Einnahmen um 4 843 680 *M.* oder 12,3 pCt. gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist grösstentheils auf die Vergrösserung des Bahnnetzes um 432,18 km zurückzuführen, während die Verminderung der Einnahmen aus dem Güterverkehr in der durch die allgemeine ungünstige wirthschaftliche Lage erfolgten Abnahme der Transporte und in der gesteigerten Konkurrenz der Wasserstrassen ihre Erklärung findet. Die erhebliche Verminderung der sonstigen Einnahmen, welcher jedoch im überwiegenden Masse entsprechende Minderausgaben gegenüberstehen, ergibt sich vornehmlich aus dem Fortfall der bisher von den neu erworbenen Bahnen gezahlten Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter, sowie aus dem Wegfall der Wagenmietheabrechnungen zwischen den neu erworbenen Bahnen und den älteren Staatsbahnen.

Die Gesammtausgaben betrugen:
im Jahre 1884/85 = 381 541 970 *M.*,
„ „ 1885/86 = 375 652 120 „
bezw. bei Nichtberücksichtigung der Ausgaben für gepachtete Bahnstrecken
im Jahre 1884/85 = 379 017 828 *M.*,
„ „ 1885/86 = 374 394 285 „
sowie bei weiterer Nichtberücksichtigung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen
im Jahre 1884/85 = 373 084 849 *M.*,
„ „ 1885/86 = 370 028 562 „

Es ist demnach eine Ermässigung der Gesammtausgaben um 5 889 850 *M.* = 1,5 pCt., bezw. um 4 623 543 *M.* = 1,2 pCt., bezw. um 3 056 287 *M.* = 0,8 pCt. eingetreten.

An der Verminderung der Gesammtausgaben sind betheiligt:
a) die Kosten des Bahntransportes, welche sich um 921 771 *M.* oder 1,3 pCt. ermässigt haben,
b) die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände mit einer Ermässigung von 8 369 096 *M.*, oder 15 pCt.,
c) die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen mit einer Verminderung von 1 567 256 *M.* oder 26,4 pCt
d) die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten und fremder Betriebsmittel, welche um 3 924 181 *M.* oder 46,7 pCt. abgenommen haben.

Dagegen haben:
e) die persönlichen Ausgaben um 6 356 931 *M.* oder 3,6 pCt.,
f) die allgemeinen Kosten um 821 517 *M.* oder 3,5 pCt.,
g) die Kosten der Bahnunterhaltung um 1 714 006 *M.* oder 4,3 pCt. zugenommen.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel
im Jahre 1884/85 288 045 860 *M.*
gegen „ „ 1885/86 281 340 526 „
ergibt mithin für letzteres Jahr einen Minderbetrag von 6 705 334 *M.* oder 2,3 pCt.

Ein zutreffendes Bild des finanziellen Ergebnisses des Betriebes wird durch eine prozentuale Vergleichung des Betriebsüberschusses mit dem statistischen Anlagekapital nicht erreicht, da das letztere lediglich im statistischen Interesse die Gesammtsumme der für jede Bahn im Laufe der Zeit aufgewendeten Baukosten ohne Rücksicht auf inzwischen stattgehabte Abschreibungen umfasst. Bei Berechnung der aus dem Ueberschusse sich ergebenden Rentabilität der im Berichtsjahre für Rechnung des Preussischen Staates betriebenen Bahnen ist daher von dem Staatsbahnkapitale, d. h. dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken aufgewendeten Anlagekapitale unter Berücksichtigung der Abschreibungen auszugehen.

Danach beläuft sich das Staatsbahnkapital Ende 1885/86 auf 3 799 568 861 *M.*

(Von dem Ueberschusse der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben sind an Renten und Zinsen für Obligationen u. s. w., welche auf die Staatseisenbahn-Kapitalschuld noch nicht übergegangen, jedoch für die im Jahre 1885/86 im Betriebe befindlichen und im Betriebsbericht 1885/86 berücksichtigten Bahnen verwendet worden sind, abzusetzen 73 741 338 *M.*)

Im Verhältniss zu diesem der Verzinsung zu Grunde zu legenden Staatsbahnkapitals ergibt der Ueberschuss sämmtlicher im Berichtsjahre für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen eine Verzinsung von 5,46 pCt. Wird im lediglich statistischen Interesse der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in prozentuale Vergleichung auch mit dem statistischen Anlagekapital gebracht, so ergibt sich eine Verzinsung von 4,88 pCt.

Von den Gesammteinnahmen entfielen

	1884/85	1885/85
auf den Personenverkehr	24,9 pCt.	25,7 pCt.
„ „ Güterverkehr	69,3 „	69,1 „
„ die sonstigen Einnahmen . . .	5,8 „	5,2 „

so dass hiernach die gesammte Vermehrung um 0,8 pCt. auf den Personenverkehr, die Abnahme mit 0,2 pCt. auf den Güterverkehr und mit 0,6 pCt. auf die sonstigen Einnahmen entfällt.

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr entfielen von der entsprechenden Einnahme
8 285 *M.* im Jahre 1884/85
8 181 „ „ „ 1885/86

Es hat mithin eine Abnahme um 94 *M.* oder um 1,2 pCt. stattgefunden. Dieser Rückgang des kilometrischen Ertrages erklärt sich durch die Eröffnung mehrerer Nebenbahnen mit verhältnissmässig geringem Verkehr, während auf die älteren Bahnen eine, wenn auch nicht erhebliche Einnahmesteigerung entfällt.

Wird die Einnahme auf 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen zurückgeführt, so stellt sich dieselbe für beide Jahre auf je 113 *M.*

Von den Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfallen:

	im Jahre 1884/85 *M.*	im Jahre 1885/86 *M.*
auf die Personenbeförderung . . .	161 982 011	164 249 667
„ „ Beförderung von Gepäck und Hunden	4 550 347	4 575 432
„ sonstige Einnahmen	137 640	164 074

Die Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung vertheilt sich auf die einzelnen Wagenklassen in nachstehender Weise:

Es wurden vereinnahmt	im Jahre 1884/85 *M.*	pCt.	im Jahre 1885/86 *M.*	pCt.
für die I. Wagenklasse	8 547 412	5,3	8 089 606	4,9
„ „ II. „	45 604 313	28,2	45 369 682	27,6
„ „ III. „	69 413 200	42,8	71 301 908	43,4
„ „ IV. „	34 284 883	21,2	35 196 514	21,5
„ „ Militärbeförderung	4 132 203	2,5	4 291 957	2,6

Bei prozentualer Vergleichung der absoluten Mehreinnahme gegen das Vorjahr entfällt die grösste Steigerung mit 3,9 pCt. auf die Militärbeförderung, während die Einnahmen aus der III. und IV. Wagenklasse je um 2,7 pCt. zugenommen haben. Dagegen ist die Einnahme aus der I. Wagenklasse um 5,4 pCt., aus der II. Wagenklasse um 0,5 pCt. zurückgeblieben, was — abgesehen von einer Abnahme des internationalen Reiseverkehrs — seine wesentliche Ursache in der ungünstigen Lage der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse findet.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen betrug 161 759 954, von welchen entfallen:

auf die I. Wagenklasse	1 112 371	oder 0,7 pCt.
„ „ II. „	17 119 048	„ 10,6 „
„ „ III. „	88 641 184	„ 54,8 „
„ „ IV. „	50 837 600	„ 31,4 „
„ „ Militärbeförderung	4 049 751	„ 2,5 „

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug:
4 873 651 170 im Jahre 1884/85 gegen
5 033 067 151 „ „ 1885/86,
mithin im Berichtsjahre 159 415 971 Personenkilometer oder 3,3 pCt. mehr.

Von den zurückgelegten Personenkilometer entfallen:

	im Jahre 1884/85 Personenkilometer	pCt.	im Jahre 1885/86 Personenkilometer	pCt.
auf die I. Wagenklasse	106 110 360	2,2	101 762 356	2,0
„ „ II. „	824 677 428	16,9	833 342 370	16,6
„ „ III. „	2 044 209 942	41,9	2 134 083 708	42,4
„ „ IV. „	1 630 755 453	33,5	1 677 194 709	33,3
„ „ Militärbeförderung	267 897 987	5,5	286 683 998	5,7

Die von jedem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke hat im Berichtsjahre 31,11 km betragen. Die grösste durchschnittliche Wegestrecke mit 92,36 km wurde von den Reisenden der I. Wagenklasse zurückgelegt, die geringste mit 24,09 km von denen der III. Wagenklasse. Auf die Reisenden der II. Wagenklasse entfielen durchschnittlich 48,82 km, auf die der IV. Wagenklasse durchschnittlich 32,89 km und bei der Militärbeförderung betrug die durchschnittliche Reiselänge 70,68 km.

Die auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Anzahl der Personenkilometer ist von 242 261 in 1884/85 auf 243 954 in 1885/86 gestiegen.

Die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung betrug:

		1884/85
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge	7 961 *M.* gegen	8 052 *M.*
für jede beförderte Person	1,02 „ „	0,99 „
für 1 Personenkm	3,26 ₰ „	3,32 ₰
für 1 Achskm der Personenwagen	14,7 „ „	14,6 „

Die Beförderung von Gepäck und Hunden hat eine Einnahmesteigerung von 4 550 347 *M.* im Jahre 1884/85 auf 4 575 432 *M.* im Jahre 1885/86, mithin von 0,6 pCt. ergeben. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge sind die Einnahmen von 226 *M.* auf 222 *M.* oder um 1,8 pCt. gefallen. Bei Zurückführung auf 1 Achskm der Gepäckwagen sind die sich ergebenden Durchschnittseinnahmen mit 1,2 ₰ für beide Jahre gleich.

Die sonstigen Einnahmen, wie Lagergelder, Strafgelder u. s. w., soweit dieselben aus dem Personen- und Gepäckverkehr herrühren, haben 164 074 *M.* gegen 137 640 *M.* im Vorjahre betragen, mithin um 26 434 *M.* oder 19,2 pCt. zugenommen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Aenderung in den Geschäftsbezirken und Sitzen der Staatseisenbahn-Verwaltungsbehörden.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 7. d. Mts. wird bestimmt, dass vom 1. April d. J. ab das Betriebsamt Glogau (des Direktionsbezirks Breslau) nach Lissa i/Posen und das Betriebsamt Breslau (Breslau-Stettin desselben Direktionsbezirks) nach Glogau verlegt wird, wie auch aus dem nachstehenden Ministerialerlass ersichtlich ist.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bringt durch Erlass vom 16. d. Mts. zur öffentlichen Kenntniss, dass die Geschäftsbezirke der in nachstehender Nachweisung (Spalte 2) aufgeführten Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter in der (in Spalte 3 und 4) angegebenen Weise und zu dem (in Spalte 5) bezeichneten Zeitpunkte anderweit abgegrenzt worden sind.

Direktion	Betriebsamt	Zugang	Abgang	Zeitpunkt der eintretenden Veränderung.
Altona	Hamburg	Lauenburg bzw. Schwarzenbek-Oldesloe		nach Betriebseröffnung aus dem Bezirk der Königl. Eisenbahndirektion zu Hannover.
Breslau*)	Breslau-(Brieg-Posen), demnächst (Brieg-Lissa)	Breslau (F.B.)-Raudten, Schmiedefeld-Mochbern		am 1. April 1887.
			Lissa-Posen, Czempin-Schrimm	
	Breslau (Breslau-Tarnowitz)	Oels-Jarotschin		
	Breslau (Breslau-Stettin), demnächst Glogau	Glogau-Hansdorf		
			Breslau (F.B.)-Raudten, Schmiedefeld-Mochbern	
	Glogau, demnächst Lissa	Lissa-Posen, Czempin-Schrimm		
			Glogau-Hansdorf, Oels-Jarotschin	
	Posen			

*) Hinsichtlich der Betriebsämter des Direktionsbezirks Breslau vergleiche man die offizielle Bekanntmachung in voriger Nummer S. 231 d. Ztg.

Direktion	Betriebsamt	Zugang	Abgang	Zeitpunkt der eintretenden Veränderung.
Bromberg	Allenstein	Allenstein-Hohenstein-Soldau (Illowo)		nach Betriebseröffnung.
			Johannisburg-Lyck	am 1. April 1887.
	Königsberg	Johannisburg-Lyck		
	Posen	Posen-Wreschen, Gnesen-Nakel		
	Schneidemühl	Dt. Krone-Kallies		
Köln (linksrheinische)	Aachen	Lommersweiler-St. Vith, Weismes-St. Vith		nach Betriebseröffnung.
	Trier	Bleialf-Lommersweiler		
Elberfeld	Düsseldorf	Dahlerau-Langerfeld		
Hannover	Kassel (Hannover-Kassel)	Hildesheim-Braunschweig (Gr. Gleidingen)		

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Wie in verschiedenen Blättern berichtet wird, haben Rumänien und die Niederlande dem Schweizerischen Bundesrath ihren Beitritt zu der internationalen Konvention über die technische Einheit im Eisenbahnwesen erklärt.

Die Gesetzentwürfe, betreffend die Herstellung neuer Eisenbahnlinien und den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen im Herrenhaus.

Das Herrenhaus erklärte in seiner Sitzung vom 26. d. Mts. die Berichte über Betriebsergebnisse und Bauausführungen der Eisenbahnverwaltung durch Kenntnissnahme für erledigt. Die Gesetzentwürfe, betreffend die Herstellung neuer Eisenbahnlinien und den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen wurden sodann in der vom Abgeordnetenhause genehmigten Form unverändert angenommen.

Personalien.

Preussen. Die Wahl des bisherigen Ober-Regierungsrathes Karl Windthorst, Abtheilungsdirigenten bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, zum ersten Bürgermeister der Stadt Münster i/W. ist unter Entlassung aus dem Staasdienste und unter Beilegung des Titels Ober-Bürgermeister bestätigt worden.

Elsass-Lothringen. Den Regierungsräthen und Mitgliedern der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Schübler und Wöhler, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

Württemberg. Die erledigte Stelle eines Ober-Maschinenmeisters bei der Generaldirektion der Württembergischen Eisenbahnen ist dem Maschinenmeister Klose der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach unter Verleihung des Titels und Ranges eines Baurathes übertragen worden.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Die Widerklage von Tull und Genossen, d. h. der Direktion und des Aufsichtsraths der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft, auf die Gestellung einer Kaution von 660 000 M, zu welcher der Kläger in dem bekannten Prozess gegen die Verstaatlichung der Aachen-Jülicher Eisenbahn verurtheilt werden sollte, ist kostenfällig verworfen worden. Es ist daher vom Kläger überhaupt keine Kaution in dem Prozesse gegen die Gesellschaft zu stellen. Der Verhandlungstermin ist auf den 6. April d. J. festgesetzt.

Umtausch gekündigter Prioritäten verstaatlichter Eisenbahnen.

Die Inhaber der auf Grund des Angebots des Finanzministers vom 1. Mai 1886 zum Umtausch gegen 3½ pCt. konsolidirte Staatsschuldverschreibungen abgestempelten 4 pCt. Bonn-Kölner Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen (Privilegium vom 4. August 1854) werden aufgefordert, vom 1. April d. J. ab die Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons über die Zinsen vom 1. April 1887 ab und den Talons, zum Zwecke des Umtausches gegen den gleichen Nennbetrag in Schuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Staatsanleihe, einzuliefern entweder in Köln: bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse (linksrheinischen), oder in Berlin bei der Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektion (Abtheilung für Werthpapiere), Leipziger Platz 17, oder in Aachen, Coblenz und Crefeld: bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen.

Verlegung der Betrieskasse für das Betriebsamt Berlin-Blankenheim.

Vom 1. April cr. ab werden die Kassengeschäfte des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Berlin-Blankenheim nicht mehr von der bisherigen Betriebskasse (Berlin-Magdeburg, Berlin-Blankenheim) hierselbst, Potsdamer Bahnhof, wahrgenommen, sondern gehen auf die Betriebskasse hierselbst (Direktionsbezirk Altona), Invalidenstrasse 52, über.

Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Februar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für die 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 799,12 km, nachstehende Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Februar d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 41 Bahnen mit zusammen 29 389,19 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 3 409,93 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 46 Bahnen mit zusammen 31 184,12 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 1 615,00 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 M (30 405 000 M Stammaktien, 18 204 900 M Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 M entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 595 221 829 M (309 016 550 M Stammaktien, 85 646 150 M Prioritätsstammaktien und 200 559 129 M Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 849,73 km, so dass auf je 1 km 154 614 M entfallen. Eröffnet wurde am 10. Februar d. J. die Strecke Münster-Warendorf 25,96 km (Königliche Eisenbahndirektion Köln rechtsrheinische).

Verspätungen auf den Deutschen Eisenbahnen im Januar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monat Januar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 40 grösseren Bahnen bezw. Bahnkomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 32 564,67 km befördert: an fahrplanmässigen Zügen 14 335 Kurier- und Schnellzüge, 131 239 Personenzüge, 64 542 gemischte Züge und 121 064 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 962 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 16 640 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 746 029 874 Achskm bewegt, von denen 215 178 396 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 210 116 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 1 706 oder 0,81 pCt. (gegen 0,86 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 2,29 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 647 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 059 Verspätungen (= 0,50 pCt.) zur Last fallen (gegen 1,41 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 195 966 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 073, oder 0,55 pCt., mithin 0,05 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 749 Anschlüsse versäumt (gegen 690 in demselben Monat des Vorjahres und 2 086 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Mecklenburgische Südbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 1 Verspätung) mit 0,50, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt (87 Anschlussversäumnisse auf 112 Verspätungen) mit 1,29, während die Elsass-Lothringenschen Eisenbahnen (12 Anschlussversäumnisse auf 65 Verspätungen) mit 5,42, die Königliche Eisenbahndirektion Altona (65 Anschlussversäumnisse auf 45 Verspätungen) mit 9,00, die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschlussversäumnisse auf 77 Verspätungen) mit 15,40, die letzten Stellen einnehmen und auf 8 Eisenbahnen 24 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 6 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche ganz oder theilweise ausgefallen sind, unberücksichtigt geblieben.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Die Betriebsergebnisse des die Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1886 umfassenden Betriebsjahres sind durch ungünstige Wasserstandsverhältnisse der von den Schiffen der Gesellschaft befahrenen Gewässer erheblich beeinflusst worden. Der Bahnbetrieb zu Frankfurt a/O. zeigt dagegen einen kleinen Aufschwung, da 85 019 t (gegen 83 856 t im Vorjahre) befördert wurden. Diese Besserung wird dem Umstande zugeschrieben, dass bei den Stärkezucker- und Syrupfabriken in Frankfurt a/O. der Eingang ein etwas grösserer war. Im Schifffahrtsverkehr wurden 162 500 t in neun Monaten pro 1886 gegen 175 000 t pro 1885 befördert. Die Einnahmen aus dem ständigen Passagierverkehr im Breslauer Unterwasser, sowie von Stettin nach Schwedt haben nicht befriedigt. Sie waren gegen das Vorjahr geringer: a) in Breslau um 1 448 M, b) von Stettin-Schwedt um 8 945 M. Die Mindereinnahme ad b) ist theilweise durch neue Konkurrenzen hervorgerufen, in deren Folge die Fahrpreise reduzirt werden mussten. Während sonst der Verkehr im ganzen Jahre bis zur Einstellung der Schifffahrt ausgeübt wurde, ist der Passagierverkehr im abgelaufenen Jahre schon Mitte Oktober eingestellt worden und wurden die Passagierdampfer zum Schleppdienst verwendet. Dieser Umstand erläutert theilweise die vorhandene Mindereinnahme. Von dem erzielten Reingewinn von 106 054 M wurde vorgeschlagen, 5 pCt. mit 5 302 M dem Kapital-Reservefonds zuzuführen, 5 pCt. Tantième an den Aufsichtsrath, ebensoviel als Tantième und Gratifikation an die Direktion und Beamten und 6 pCt. Dividende auf die Zeit von neun Monaten mit 90 000 M zu vertheilen, der verbleibende Rest mit 848 M wäre auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Vorschläge der Direktion wurden in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung genehmigt. In den Aufsichtsrath wurde Herr Theodor Sulzer-Berlin einstimmig wiedergewählt.

Grosse Berliner Pferde-Eisenbahngesellschaft.

Der Rechnungsabschluss, welcher zur Vorlage in der am 29. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre bestimmt ist, konstatirt wieder einen erfreulichen Aufschwung des Unternehmens. Die Summe der Betriebseinnahmen hat im Jahre 1886 10 457 960 M betragen gegen 9 468 974 M in 1885, die Ausgaben betrugen 5 543 206 M gegen 4 949 194 M im Vorjahre, der Ueberschuss, welcher im Vorjahre 4 519 779 M betrug, stellte sich pro 1886 auf 4 914 753 M, ist mithin um 394 974 M gestiegen. Die Summe der Abschreibungen einschliesslich Obligationen-Tilgungsquoten beträgt in 1886 1 188 475 M gegen 994 287 M im Vorjahr; an Obligationenzinsen sind 385 402 M gegen 394 270 M in 1885 gezahlt worden. Die Abgaben an die Stadt Berlin beziffern sich in 1886 auf 880 316 M gegen 736 127 M in 1885; dem Erneuerungsfonds werden wie im Vorjahre 240 000 M, dem Reservefonds 113 484 M, dem Beamten-Unterstützungsfonds 50 000 M überwiesen, und es verbleibt alsdann ein Reingewinn von 2 158 000 M, aus welchem der Aufsichtsrath und die Direktion je 113 484 M Tantième, die Aktionäre 11¼ pCt. Dividende (gegen 11 pCt. für das Vorjahr) mit 1 923 750 M erhalten und 7 566 M auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Speziellere Angaben aus dem Jahresbericht vorbehaltend, bemerken wir, dass die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn im Jahre 1886 85 500 000 Personen befördert hat. Die Bedeutung dieser Summe steigt, wenn der jährliche Zuwachs derselben in Betracht gezogen wird. Im Jahre 1873 wurden 780 762, 1878

28 200 000, 1881 50 225 804, 1883 62 400 000 und 1885 77 350 000 Personen befördert. Im Jahre 1886 hat, wenn die neueste Zählung zu Grunde gelegt wird, jeder Einwohner Berlins die Grosse Berliner Pferdebahn durchschnittlich 65 Mal benutzt. Ende 1886 waren 211,87 km eigene, gepachtete und mitbenutzte Gleise im Betriebe und diese ziehen sich wie ein aus immer mehr verdichteten Maschen bestehendes Netz über ganz Berlin. Es ist nicht zweifelhaft, dass die Ausdehnung der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn in Verbindung mit den Fahrgelegenheiten anderer Pferdebahnen, der Omnibusgesellschaft und der Stadtbahn einen sehr grossen Einfluss auf die Verkehrs- und Wohnungsverhältnisse Berlins gehabt hat. Die Vororte haben eine ganz andere Gestalt gewonnen; sie dienen jetzt zum Theil Wohnungszwecken für die arbeitende Klasse und haben dadurch auch in ihrer Wirkung auf die Gesundheit der arbeitenden Klasse an Bedeutung gewonnen. Die Berliner Pferdebahnen, in erster Linie die Grosse Pferdeeisenbahn, hatte unter dem Einfluss der ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse nicht nur nicht gelitten, sondern es blieb der Verkehr in ununterbrochener Zunahme, weil der Satz „Zeit ist Geld“ mehr und mehr zur Geltung kommt.

Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Jahresbericht für 1886 haben sich die Verhältnisse dieser Gesellschaft gedeihlich entwickelt, wenngleich die Eimsbütteler Linien durch besondere Umstände einen Rückgang der Frequenz aufweisen Zur Hebung des Verkehrs hat die Hinausschiebung der Zahlgrenzen auf der Uhlenhorster und Barmbecker Linie bedeutend beigetragen, besonders die letztere Linie zeigt eine grosse Verkehrszunahme. Die ausserordentlich hohe Belastung der Abgaben an den Staat (247 370,72 *M.* im Jahre 1886) verhindert die Gesellschaft eine gewisse Grenze in der Zonenabtheilung zu überschreiten, da schon jetzt 8 pCt. der Bruttoeinnahmen an den Staat zu zahlen sind und bei jeder weiteren Tarifermässigung der Prozentsatz sich steigern würde. Die Gesellschaft hat von der ihr in der letzten Generalversammlung ertheilten Befugniss zur Ausgabe von einer Million Mark in neuen Aktien bisher noch keinen Gebrauch gemacht. Der in den Monaten Mai bis Dezember probeweise durch Vermittelung des Herrn Ingenieurs Huber auf der Barmbecker Linie eingeführte elektrische Betrieb (wobei im ganzen 1 166 Doppeltouren gefahren und hierfür an Tourengeldern 2 086,33 *M.* gezahlt wurden) hat sich bei den 2 gestellten Wagen noch nicht in dem gehofften Masse bewährt und ist am Schlusse des Jahres vorläufig wieder eingestellt worden. Von dem erzielten Bruttogewinn von 746 030 *M.* sind 408 741 *M.* zu Abschreibungen verwandt, wobei insbesondere das Pferdekonto berücksichtigt ist. Nach Abzug der Dotirung des Reservefonds und von 4 pCt. Dividende, der Tantièmen an Aufsichtsrath und Vorstand verbleiben noch 84 403 *M.*, welche — wie im Vorjahre — die Vertheilung einer 1½ pCt. Superdividende gestatten; die dann noch verbleibenden 1 903 *M.* werden den Spezialreservefonds gutgeschrieben.

Aachen-Burtscheider Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Jahr 1886 hat sich der Bruttogewinn im vorigen Jahre einschl. 244 *M.* Vortrag aus 1885 auf 252 515 *M.* belaufen, und zwar betrugen die Einnahme aus dem Personenverkehr 238 893 *M.*, Einnahme für Dünger 4 096 *M.*, verschiedene Einnahmen 4 432 *M.*, Zinsen auf Koupons, Effekten und von Guthaben bei den Bankhäusern 4 848 *M.* Die allgemeinen Betriebsausgaben beziffern sich auf 189 167 *M.*, auf die gesammte Bahnanlage wurden abgeschrieben 34 561 *M.*, auf die Wagen 6 613 *M.* Die übrigen Abschreibungen auf Inventarstücke, Fuhrwerk u. s. w. betrugen 1 985 *M.* und die Kosten für Ersatz von Pferden 21 025 *M.* Der Reingewinn beläuft sich demnach auf 40 338 *M.* und wird wie folgt vertheilt: Reservefonds 2 005 *M.*, Tantième an Aufsichtsrath, Direktion und Beamte 4 811 *M.*, 2 pCt. Dividende 32 000 *M.*, Vortrag auf 1887 1 522 *M.*

Stettiner Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Dem Geschäftsbericht für 1886 entnehmen wir, dass durch die am 3. August v. J. in Betrieb genommenen neuen Linien die Gleiseanlagen um 7 318,44 m Baulänge vergrössert sind. Die Betriebseinnahmen betrugen einschl. der vom 3. August ab eröffneten neuen Linien im Jahre 1886 325 138 *M.* (1885 264 479 *M.*). Es wurden in 158 109 Fahrten 842 443 km zurückgelegt. Der Pferdebestand betrug Anfang d. J. 121 Stück, Ende des Jahres 206 Stück. Der Wagenpark enthält 39 Personen-, 2 Einfahr-, 6 Last- und 4 Salzstreuwagen. Von dem Reingewinn in Höhe von 26 726,89 *M.* sind statutengemäss dem Reservefonds zu überweisen 5 pCt. 1 336 *M.* und dem Aufsichtsrath an Tantième 5 pCt. 1 336 *M.*, so dass zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben 24 054,89 *M.*, welcher Ertrag die Gewährung einer Dividende von 2 pCt. auf das Aktienkapital von 1 200 000 *M.* gestattet.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Die zweite Einzahlung von 20 pCt. auf die Aktien ist bis zum 20. April d. J. zu leisten.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Der Entwurf eines neuen Adressenverzeichnisses ist den Vereins-Verwaltungen mit dem unten aufgeführten Rundschreiben No. 1524 zur Prüfung übersandt worden. Der Entwurf ist mit dem Anerkenntniss der Richtigkeit bezw. mit den vorzunehmenden Aenderungen versehen bis spätestens den 1. Mai d. J. an die geschäftsführende Direktion zurückzugeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1419 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 1419 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 1446 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Deutschen und Niederländischen Vereins-Verwaltungen, die Prinz Heinrichbahn, Warschau-Wiener etc. Bahn und die Rumänische Staatsbahn, betreffend den Uebergang von noch nicht angemeldeten Lenkachsen-Wagen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 1508 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 1524 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Die sechs grossen Französischen Privat-Eisenbahngesellschaften.

Statistik der Betriebsergebnisse derselben pro 1885.

(Schluss aus No. 23.)

III. Ergebnisse des Personenverkehrs.
IV. Ergebnisse des Frachtgutverkehrs.
V. Bestand und Leistungen des rollenden Materials.
VI. Züge, deren Lauf und durchschnittliche Zusammensetzung.
VII. Ausgaben für die Zugkraft, sowie für Unterhaltung des Rollmaterials.
VIII. Finanzielles Resultat des Betriebes in 1885.
IX. Vergleich der Betriebsergebnisse in 1884 und 1885.

III. Ergebnisse des Personenverkehrs. (Nach Abzug der Steuer.)

	Klasse	Nord	Est	Ouest	Orléans	Paris-Lyon-Méditerrannée	Midi	Zusammen
				A. Nach Klassen.				
		km	km	km	km	km	km	km
Mittlere Betriebslänge	—	3 421	4 090	4 186	5 463	7 587	2 612	27 315
Zahl der Reisenden	I.	2 450 186	2 278 073	6 838 132	976 824	1 954 130	850 395	15 347 740
	II.	6 593 927	13 223 661	26 405 970	2 600 433	4 427 400	1 977 744	55 229 135
	III.	19 399 367	19 441 687	18 631 001	18 167 078	29 868 129	12 128 785	117 636 047
	Summa	28 443 480	34 943 421	51 875 103	21 744 335	36 249 659	14 956 924	188 212 922

	Klasse	Nord	Est	Ouest	Orléans	Mediterr.	Midi	Zusammen
		km	km	km	km	km	km	km
Diese durchfuhren (Personenkm)	I.	239 091 632	104 535 650	191 208 152	137 317 786		61 584 045	
	II.	347 966 105	224 977 709	487 658 368	155 387 857	1 736 227 604	102 181 091	6 617 773 140
	III.	480 951 844	581 945 943	575 778 732	765 259 797		425 698 825	
	Summa	1 068 011 581	911 459 302	1 254 645 252	1 057 965 440	1 736 227 604	589 463 961	—
Die einzelne Person durchfuhr	I.	97	45,89	27,9	140,6		72,4	
	II.	52	17,01	18,5	59,7	48 km	51,7	35,2
	III.	24	29.93	30,9	42,1		35,1	
	Summa	37	26	24,2	48,7	48	39,4	35,2
		Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
und bezahlte durchschnittlich	I.	4,93	3.26	1,607	11,36	11,12	5,57	4,44
	II.	2,11	0,80	0,836	3,42	3,80	2,90	1,41
	III.	1,16	1,20	1,259	1,65	1,67	1,38	1,41
	Summa	1,71	1,18	1,089	2,30	2,44	1,82	1,66
Gesammtertrag	I.	12 094 219	7 439 571	10 985 811	11 098 962	21 725 715	4 734 000	68 078 278
	II.	13 925 351	10 622 056	22 077 579	8 889 576	16 805 124	5 740 000	78 059 686
	III.	22 630 483	23 269 329	23 459 541	30 064 272	49 831 950	16 732 000	165 987 575
	Summa	48 650 053	41 330 956	56 522 931	50 052 810	88 362 789	27 206 000	312 125 539
Verhältniss der Klassen nach Prozenten der Reisenden	I.	8,6	6,5	13,2	4,5	5,4	5,7	8,1
	II.	23,2	37,9	50,9	12,0	12,2	13,2	29,4
	III.	68,2	55,6	35,9	83,5	82,4	81,1	62,5
	Summa	100	100	100	100	100	100	100
Verhältniss der Klassen nach Prozenten des Ertrages	I.	24,9	18,0	19.4	22,2	24,6	17,4	21,8
	II.	28,6	25,7	39,1	17,7	19,0	21,1	25,0
	III.	46,5	56,3	41,5	60,1	56,4	61,5	53,2
	Summa	100	100	100	100	100	100	100

B. Nach der Höhe des Fahrpreises (v = voller Preis, e = ermässigter Preis).

		Nord	Est	Ouest	Orléans	Mediterr.	Midi	Zusammen
Zahl der Personen auf alle Entfernungen	v	12 854 761	—	—	—	14 043 275	—	—
	e	15 588 719	—	—	—	22 206 384	—	—
	Summa	28 443 480	wie oben	wie oben	wie oben	36 249 659	wie oben	wie oben
Gesammtertrag . . . . . Frcs.	v	30 731 538	—	—	—	58 998 012	—	—
	e	17 918 515	—	—	—	29 364 777	—	—
	Summa	48 650 053	wie oben	wie oben	wie oben	88 362 789	wie oben	wie oben
Zahl der Personenkilometer	v	448 378 148	—	—	—	863 087 177	—	—
	e	619 633 433	—	—	—	873 140 427	—	—
	Summa	1 068 011 581	wie oben	wie oben	wie oben	1 736 227 604	wie oben	wie oben
Die Person zahlte pro Kilometer . . . Frcs.	v	0,0685	—	—	—	0,0684	—	—
	e	0,0289	—	—	—	0,0336	—	—
	Summa	0,0455	0,0453	0,0451	0,0469	0,0509	0,0461	0,0471
Die Person durchfuhr im Durchschnitt		km	km	km	km	km	km	km
	v	35	—	—	—	61	—	—
	e	40	—	—	—	39	—	—
	Summa	37	wie oben	wie oben	wie oben	48	wie oben	wie oben

Der kilometrische Preis für die einzelne Person betrug in 1884 0,0480 Frcs. (nach Abzug der Steuer), also für 1885 = 1,87 pCt. weniger. Im Berichtsjahr hat sich die Anzahl der von den beförderten Reisenden durchfahrenen Kilometer um 119 300 000 km erhöht.

IV. Ergebnisse des Frachtgutverkehrs.

Bahn	Mittlere Betriebslänge km	Befördertes Gut in 1 000 t	Zahl der Tonnenkilometer in 1 000 tkm	Die Tonne lief durchschnittlich km	Geldertrag im ganzen in 1 000 Frcs.	Geldertrag pro Tonne Frcs.	Ertrag pro Tonnenkilometer Frcs.
Nord, Güter	3 421	9 411	883 443	94	62 969	6,69	0,0712
„ Kohlen und Kokes		7 681	895 824	117	32 305	4,20	0,0360
Zusammen	3 421	17 092	1 779 267	104	95 274	5,57	0,0535
Est	4 090	10 668	1 245 608	116,7	68 622	6,43	0,0551
Ouest	4 186	7 242	916 870	126,6	56 786	7,84	0,0619
Orléans	5 463	8 543	1 499 486	175,5	96 230	11,37	0,0648
Paris - Lyon - Méditerrannée	7 587	18 069	3 302 767	182,8	188 774	10,45	0,0572
Midi	2 612	9 142	756 559	82,8	54 810	6,00	0,0724
Zusammen	27 315	70 756	9 500 557	134,3	560 496	7,92	0,0590

Im Jahre 1885 betrug der Tonnenkilometer-Tarifsatz durchschnittlich 0,0590 Frcs., in 1884 0,581 Frcs., d. i. eine Zunahme um 1,55 pCt. Dagegen hat die Menge des beförderten Gutes eine empfindliche Abnahme erlitten und zwar im ganzen um 4 500 000 t oder um 686 Millionen kilometrische Tonnen = 6 bis 7 pCt. weniger.

Als vorzugsweise minderbeförderte Güter sind genannt:

	Abnahme des beförderten Gutes um Tonnen: Nord	Est	Ouest	Orléans	Paris-Lyon-Méditerrannée **)
Kohlen und Kokes	13 979	164 040	—	98 801	255 023
Eisenerz	—	251 284	—	51 574	194 031
Baumaterialien	*)	230 346	92 226	85 428	261 052
Holz	*)	83 980	60 838	41 707	115 510
Metallwaaren	*)	—	34 095	39 674	122 277
Getreide	—	69 837	26 676	48 764	72 410
Getränke	—	32 470	18 761	56 531	103 301
Zucker	*)	13 452	—	11 149	—
Dungstoffe	—	49 850	6 260	—	—

*) Die Verminderung dieser Transportgegenstände entspricht einem Mindererertrag von 3 100 000 Frcs.; der Verkehr über bezw. nach Paris hat um 2 000 000 Frcs. abgenommen.

**) Auf der Linie der Midi-Eisenbahn sind hauptsächlich Wein in Fässern, leere Fässer und Erze befördert worden.

V. Bestand und Leistungen des Rollmaterials.

Bahnbezeichnung	Bestand 31/12. 1885: Lokomotiven zu 2 gekuppelten Achsen	Lokomotiven zu 3 und mehr gekuppelten Achsen	Lokomotiven zusammen	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen	Lauf der Lokomotiven: in Personenzügen km	im Güter- und Rangirdienst km	zusammen km	Lauf der Wagen: für Personen km	für Gepäck km	für Güter km	zusammen km	Es lief im Jahresdurchschnitt: eine Lokomotive km	ein Personenwagen km	ein Güterwagen km
Nord	496	1115	1611	3000	44239	13051056	27588910	40639966	138904164	72496497	496643640	708044301	25432	47033	11715
Est	439	845	1284	2871	27798	19449283	18596195	37045478	204619714		390763258	595382972	Pers. 39791 Güterz. 27526	54017	14596
Ouest	—	—	1310	3509	22114	—	—	36450972	143834503		375822061	519656564	29264	42794	17482
Orléans	630	573	1203	2719	25379	23592678	14229204	36821882	137345255	68227783	452332672	657905710	Pers. 36530 Güterz. 23770	46929	18711
Paris-Lyon-Méditerranée	794	1657	2451	5093	78207	33795698	22558048	56353746	314245118		908825622	1223070740	Pers. 37182 Güterz. 20818	—	—
Midi	208	557	765	2138	22639	6891561	11929187	18820748	65054842	32346399	162989347	260390588	25606	35843	7984
Zusammen	-	—	8624	19330	220376	—	—	226132792	1177074275		2787376600	3964450875	—		

VI. Durchschnittliche Zusammensetzung und Lauf der Züge.

Bahnbezeichnung	Es durchliefen Züge: für Personen km	gemischte km	für Güter km	zusammen km	Zusammensetzung der Züge: für Personen	gemischte	für Güter	Personen, befördert pro Wagen und Kilometer	Belastung eines Güterwagens t	Es liefen pro Tag Züge
Nord	14 155 733	5 124 298	15 959 658	35 239 689	20,09			7,69	3,58	28,22
Est	16 982 434	3 000 254	10 918 475	30 901 163	10,60	9,75	35,36	—	3,22	20,70
Ouest	—	—	—	32 654 789	15,91			8,50	3,32	21,37
Orléans	—	—	—	32 832 489	11,50		37,71	7,70	3,31	16,46
Paris-Lyon-Méditerrannée	32 516 254	—	19 429 761	51 946 015	11,78		43,23	—	3,78	18,76
Midi	6 530 428	4 135 265	5 522 956	16 188 649	10,67	9,63	34,77	8,96	4,68	17,15
Zusammen	—	—	—	199 762 794	19,85			—	3,408	20,04

Das Rollmaterial durchlief in 1885 rund um 3 pCt. weniger als im Vorjahre 1884; die durchschnittliche Tagesanzahl der Züge (über die ganze Bahn) war in 1884 = 20,04, d. i. um 5,64 pCt. mehr als im Berichtsjahr.

VII. Ausgaben für Zugkraft und Unterhaltung des Rollmaterials.

	Nord mit Amiens-Rouen (3 241 km)	Est (4 090 km)	Ouest (4 186 km)	Orléans (5 463 km)	Paris-Lyon-Méditerrannée (7 587 km)	Midi (2 612 km)	Zusammen (27 315 km)
Lauf der Betriebszüge . . . km	35 239 689	30 901 163	Hauptlinien 30 277 507	32 882 489	51 946 015	16 188 649	199 762 794
A. Ausgaben insgesammt.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Allgemeine Verwaltung	653 329	1 551 531	—	1 254 990	1 774 638	257 887	—
Zugdienst:							
Maschinisten und Heizer (nebst Prämien)	7 174 787	4 504 105	4 753 954	4 742 784	9 317 304	3 005 826	33 498 760
Feuerungsmaterial	6 239 916	5 592 351	6 462 110	7 717 540	15 949 656	4 741 632	46 703 205
Schmieren und Reinigen	787 449	551 260	322 424	555 562	1 410 786	561 276	4 188 757
Wasserbeschaffung	667 272	324 006	319 831	334 631	580 817	273 108	2 499 665
Zusammen	14 869 424	10 971 722	11 858 319	13 350 517	27 258 563	8 581 842	86 890 387

	Nord	Est	Ouest	Orléans	Méditerr.	Midi	Zusammen
Material:							
Unterhaltung der Lokomotiven und Tender	5 263 516	4 446 245	5 739 098	5 961 149	9 425 529	3 998 471	34 834 008
desgl. der Wagen, Schmieren u. s. w. . .	8 319 670	7 034 726	6 713 891	6 327 521	10 704 958	2 799 645	41 900 441
Erneuerung des Materials	1 024 670	766 111	1 522 094	1 069 453	—	—	4 382 328
Zusammen	14 607 856	12 247 082	13 975 083	13 358 123	20 130 487	6 798 116	81 116 747
Verschiedene Ausgaben	1 023 042	1 912 170	—	1 439 976	1 653 977	—	—
Insgesammt	31 153 651	26 682 505	Gesammtnetz 29 534 067	31 286 561	50 817 665	15 637 845	185 112 294
B. Ausgabe pro Zugkilometer.							
Allgemeine Verwaltung	0,018	0,051	—	0,038	0,034	0,016	—
Zugdienst:			Hauptlinien				
Maschinisten und Heizer (nebst Prämien) .	0,204	0,147	0,157	0,144	0,180	0,186	0,169
Feuerungsmaterial	0,177	0,182	0,213	0,235	0,307	0,293	0,237
Schmieren und Reinigen	0,022	0,018	0,011	0,017	0,027	0,034	0,021
Wasserbeschaffung	0,019	0,011	0,011	0,010	0,011	0,017	0,013
Zusammen	0,421	0,358	0,392	0,406	0,525	0,530	0,440
Material:							
Unterhaltung der Lokomotiven und Tender	0,150	0,145	0,190	0,182	0,181	0,247	0,177
desgl. der Wagen, Schmieren u. s. w. . .	0,236	0,229	0,222	0,193	0,206	0,173	0,212
Erneuerung des Materials	0,029	0,025	0,050	0,033	—	—	0,022
Zusammen	0,416	0,399	0,462	0,408	0,387	0,420	0,411
Insgesammt	0,884	0,864	Gesammtnetz 0,904	0,953	0,978	0,966	0,927

Die Kosten des Zugdienstes und der Unterhaltung des rollenden Materials wechselten von 0,864 bis 0,978 Frcs. pro Zugkilometer und von 0,0091 bis 0,0118 Frcs. pro Verkehrseinheit (Reisender oder Tonne Gut) auf 1 km. Im Durchschnitt ergeben sich 0,927 Frcs. pro Zugkilometer und 0,0102 Frcs. pro Verkehrseinheit.

VIII. Finanzielle Ergebnisse des Betriebsjahres 1885.

Linien zu Lasten der Betriebsrechnung	Länge km	Anlage-kapital 31/12. 1884 (ohne Beihilfen) Frcs.	Anleihe-Belastung u. s. w. Frcs.	Rein-einnahme Frcs.	Zinsen-garantie des Staates Frcs.	Zinsen und Dividende der Aktien Frcs.	Zinsfuss für das Aktien-kapital pCt.
Nord, Linien der Betriebsrechnung	3 011	nicht ersichtlich	51 177 484	80 897 520	—	32 550 000	14,04
Est, Linien in vollem Betriebe	3 653	1 319 949 699	56 401 782	66 985 629	10 166 153	20 750 000	7,10
Ouest, Linien in vollem Betriebe	3 719	1 204 098 955	59 093 276	56 534 436	14 108 840	11 550 000	7,70
Orléans, Hauptnetz	5 069	1 340 224 766	62 276 307	80 949 658	15 566 198	33 600 000	11,20
Paris-Lyon-Méditerrannée, Linien der Betriebsrechnung	5 596	nicht ersichtlich	129 676 607	163 439 697	10 236 910	44 000 000	12,90
Midi, Linien der Garantierechnung	2 506	847 186 513	37 427 420	36 307 284	13 620 136	12 500 000	8,54
Insgesammt	23 554	—	396 052 876	485 114 224	63 698 237	154 950 000	10,60
pro Kilometer	—	—	16 292	19 956	2 620	6 374	—

In der Reineinnahme ist mitenthalten einmal die Rente für die an das Deutsche Reich abgetretenen Linien der Ostbahn und zweitens der Einnahmeantheil der Orléansbahn für die mit dem Staatsbahnnetz gemeinsam verwalteten Linien. — Die Anleihebelastung u. s. w. erreicht 81,64 pCt. der Reineinnahme; nach Abzug derselben verbleiben 89 061 348 Frcs., welche Summe nur eine Verzinsung des Aktienkapitals (1 461 162 076 Frcs.) mit 6,09 pCt. ermöglichen würde. Durch das Hinzutreten derjenigen Summen, welche durch die noch in Kraft befindlichen Zinsgarantieverträge mit dem Staat flüssig wurden, ist die oben angegebene wirkliche Kapitalverzinsung bezw. Dividende herbeigeführt worden.

IX. Vergleich der Betriebsergebnisse für 1884 und 1885.

Bahnbezeichnung	Länge laut Betriebs-rechnung km	laut Betriebsrechnung: Roh-einnahme Frcs.	Ausgabe Frcs.	Reinertrag Frcs.	Anlage-kapital 1. Januar des Betriebs-Js. (ohne Beihilfen) Frcs.	Verhältniss des Rein-ertrages zum Anlage-kapital pCt.	Anleihe-Belastung Frcs.	Differenz zwischen Reinertrag und Anleihe-Belastung Frcs.
Nord 1884	2 972	165 915 674	85 560 610	80 355 064	—	—	50 396 618	29 958 446
1885	3 011	160 788 615	79 891 095	80 897 520	—	—	51 177 484	29 720 036
Unterschied	+ 39	— 5 127 059	— 5 669 515	+ 542 456	—	—	+ 780 866	— 238 410
Est 1884	3 653	151 801 301	83 975 849	67 825 452	1 307 055 199	5,19	55 789 485	12 035 967
1885	3 653	144 714 584	77 728 955	66 985 629	1 319 949 699	5,08	56 401 782	10 583 847
Unterschied	—	— 7 086 717	— 6 246 894	— 839 823	+ 12 894 500	— 0,11	+ 612 297	— 1 452 120
Ouest 1884	3 683	135 274 709	76 401 645	58 873 064	1 193 629 106	4,93	58 311 028	562 036
1885	3 719	131 018 853	74 484 417	56 534 436	1 204 098 955	4,69	59 093 276	2 558 840
Unterschied	+ 36	— 4 255 856	— 1 917 228	— 2 338 628	+ 10 469 849	— 0,24	+ 782 248	— 3 120 876

		Länge	Einnahme	Ausgabe	Reinertrag	Anlagekapit.	im Verhält.	Anleihen	Differenz.
Orléans	1884	4 950	180 402 690	90 879 039	89 523 651	1 327 596 812	6,60	61 798 611	27 725 040
	1885	5 069	169 610 255	88 660 597	80 949 658	1 340 224 766	6,04	62 276 307	18 673 351
Unterschied		+ 119	— 10 792 435	— 2 218 442	— 8 573 993	+ 12 627 954	— 0,56	+ 477 696	— 9 051 689
Paris-Lyon-Méditerrannée	1884	5 731	305 892 665	142 781 488	163 111 177	—	—	128 213 834	34 897 343
	1885	5 596	295 068 549	131 628 852	163 439 697	—	—	129 676 607	33 763 090
Unterschied		— 135	— 10 824 116	— 11 152 636	+ 328 520	—	—	+ 1 462 773	— 1 134 253
Midi	1884	2 435	91 279 831	51 844 558	39 435 273	785 232 993	5,02	34 566 025	4 869 248
	1885	2 506	88 898 171	52 590 887	36 307 284	847 186 513	4,28	37 427 420	1 120 136
Unterschied		+ 71	— 2 381 660	+ 746 329	— 3 127 989	+ 61 953 520	— 0,74	+ 2 861 395	— 5 989 384
Insgesammt	1884	23 424	1 030 566 869	531 443 188	499 123 681	—	—	389 075 601	110 048 080
	1885	23 554	990 099 027	504 984 803	485 114 224	—	—	396 052 876	89 061 348
Unterschied		+ 130	— 40 467 842	— 26 458 385	— 14 009 457	—	—	+ 6 977 275	— 20 986 732
in Prozenten		+ 0,56	— 3,93	— 4,98	— 2,81	—	—	+ 1,79	— 19,07

Während der Ueberschuss des Reinertrages (Staatsgarantie mit eingerechnet) über den zur Anleiheverzinsung u. s. w. erforderlichen Betrag noch in 1882 die Summe von 175 Millionen Francs überstieg, ist der entsprechende Geldrest in 1885 auf rund 89 Millionen gefallen, hat also innerhalb dreier Jahre um 86 Millionen abgenommen.

Amerikanische Korrespondenz.

Das Gesetz über den zwischenstaatlichen Verkehr,

über dessen Inhalt wir in dieser Zeitung No. 19 d. Jahrg. berichtet haben und welches inzwischen die Genehmigung des Bundespräsidenten gefunden hat, ist nicht nur Gegenstand fortgesetzter eifriger Erörterungen in der Presse, sondern es sind auch im ganzen Unionsbereich die vielen einzelnen Verbände und Gesellschaften thätig, um sich auf seine Bestimmungen einzurichten und vorzubereiten, namentlich aber über deren Bedeutung für die speziellen Verhältnisse sich klar zu machen.

Es sind besonders gewisse Bahnen des Ostens, welche bei scharfer Auslegung der wichtigsten Artikel des Gesetzes hart getroffen werden könnten. Zu diesen Bahnen gehört beispielsweise die Newyork und New England Bahn, deren Strecken in vier verschiedenen Staaten liegen, so dass ihr Verkehr beinahe nur aus zwischenstaatlichen besteht, deren Hauptlinie vom schiffbaren Wasser in Boston bis zu dem des Hudsonflusses hinzieht, schiffbares Wasser in Hartfort berührt und etwa 8 — 10 Bahnen kreuzt, deren Linien wiederum bis zu schiffbaren, parallel damit laufenden Gewässern sich ausdehnen. Die Tarifverhältnisse einer solchen Bahn sind natürlich äusserst schwer zu regeln und es ist für sie von der grössten Bedeutung, dass bezüglich der Herstellung der nach dem neuen Gesetz zulässigen Tarife keinerlei Missverständnisse obwalten. Einer der Vizepräsidenten dieser Bahn, Mr. Shim, hat daher in der „Railr. Gazette" eine ausführliche Darlegung darüber gegeben, in welchem Sinne seine Gesellschaft die einzelnen Artikel aufzufassen gedenkt.

Auch der rümlichst bekannte Mr. Albert Fink, der Kommissar des Trunkbahnverbandes, gibt seine Ansicht in einem längeren Artikel jenes Blattes kund; er ist der Meinung, dass die viel erörterten sogenannten long and short haul clauses (Art. 4 des Gesetzes) bei vorurtheilsfreier Auslegung eine ernstliche Störung des ganzen Geschäfts des Landes keineswegs zur Folge haben würden und nur die ungerechten und unbilligen Bevorzugungen träfen, überhaupt dasjenige einführten, was er seit 10 Jahren erstrebt habe.

Gerichtliche Bestätigung einer Kommissariatsentscheidung.

Die Kommissarien der Einzelstaaten haben gesetzlich in der Regel keine Exekutive, sondern müssen sich auf „Empfehlungen" an die Eisenbahngesellschaften beschränken; bei Weigerung der letzteren, solcher Empfehlung nachzukommen, kann erst durch gerichtliche Entscheidung ein Zwang herbeigeführt werden. — In einem jetzt vor dem obersten Gerichtshof von Illinois in zweiter Instanz behandelten Fall hat dieser entschieden, dass die Ohio & Missisippi Eisenbahngesellschaft verpflichtet sei, dem Verlangen des Kommissariats dieses Staats Folge zu leisten, wonach dieselbe mit einem bestimmten Termin gewisse Verkehrserleichterungen auf ihrer Springfield Abtheilung einführen und namentlich zwei aufgehobene Personenzüge wieder einlegen soll.

Expressdienst der Philadelphia & Reading Eisenbahn.

Diese Gesellschaft, welche seit 12 Jahren ihren eigenen Expressdienst auf ihren Linien ausführte unter Ausschluss jeder Expressgesellschaft, hat dieses System aufgegeben und diesen Dienst der Adams Expressgesellschaft übertragen, welche die Expresswagen und sonstigen bezüglichen Einrichtungen der Eisenbahngesellschaft übernimmt. Hiervon bleibt jedoch unberührt die Durchführung der Baltimore & Ohio Expresswagen über die Readinglinien nach Newyork, welche indessen vom Geschäft des Lokalverkehrs ausgeschlossen sind.

Zufuhrbahnen der Union Pacific Eisenbahnen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die grossen Durchgangsbahnen dahin streben, Nebenbahnen in möglichst grossem Umfange zu erlangen, welche ihnen von beiden Seiten Verkehr zuführen, bezw. die Verbindung mit anderen bestehenden Strecken herstellen.

In diesem Bestreben hat nach der „Railr. Gaz." die Union Pacific Eisenbahngesellschaft gegenwärtig allein im Staate Kansas die Bildung von 12 kleineren Gesellschaften veranlasst zum Bau je einer Zweig- bezw. Nebenbahn.

Betriebsergebnisse der Trunkbahnen 1886.

Wir sind in diesem Jahre, so schreibt die „Railr. Gaz.", im Stande, die Ergebnisse dreier der Trunk (grossen Durchgangs)-bahnen für das Kalenderjahr 1886 wie folgt anzugeben. (Die Baltimore & Ohio, ebenfalls eine der Trunkbahnen, hat im vorigen Jahre keine Angaben veröffentlicht.)

Pensylvania Bahn:

	1886 D.	Zunahme gegen 1885 pCt.
Roheinnahmen	50 379 070	10,4
Betriebsausgaben	32 619 588	7,3
Reinertrag	17 759 482	10,1

Newyork Central & Hudson River Eisenbahn (einschl. West Shore):

	1886 D	Zunahme gegen 1885 pCt.
Roheinnahmen	32 605 759	33,1
Betriebsausgaben	19 876 168	20,3
Reinertrag	12 729 591	59,7

Newyork, Lake Erie & Western Eisenbahn:

	1886 D.	Zunahme gegen 1885 pCt.
Roheinnahmen	24 021 366	13,2
Betriebsausgaben	16 718 072	14,2
Reinertrag	7 302 294	11

Die erhebliche Zunahme bei der Newyork Central & H. R. Eisenbahn verdankt dieselbe der Aufsaugung der West Shore Eisenbahn, aber auch nach Abzug der für diese festgesetzten Lasten bleibt ein Mehr im Reinertrag von 34,6 pCt. übrig.

Arbeitseinstellungen.

Auf der Atlantic & Pacific Bahn stellten die Güterzugbremser den Dienst ein, weil verlangt wurde, dass sie unter allen Umständen auf den an der Wagendecke befindlichen Bremssitzen während der Fahrt bleiben sollten. Nach Zurückziehung dieses Verlangens nahmen sie die Arbeit wieder auf.

Stürme in Colorado.

Die heftigen Windstürme in Colorado am 17. Februar d. J. haben nicht weniger als 4 Züge (3 Personen- und 1 Güterzug) von den Gleisen heruntergeworfen; einer davon fiel über die Seite einer Brücke und 1 Postwagen verbrannte dabei.

Derartige Berichte kommen ziemlich regelmässig seit einer Reihe von Wintern vor, es scheint, dass die dortigen schmalspurigen Bahnen in der Leichtigkeit ihrer Wagen unabstellbare Mängel bieten und dass niemand ohne Befürchtung eine Reise in so unzuverlässigen Fahrzeugen unternehmen kann, mindestens nicht ohne vorher genau die wahrscheinlichen

Wetterverhältnisse in Betracht zu ziehen. Auch Schnee ist nach der Natur der Sache ein Hinderniss, dessen Wichtigkeit direkt abhängt von der Leichtigkeit und Schwäche des rollenden Materials. Der Kontrast zwischen der Regelmässigkeit der Züge auf der Central Pacific Bahn mit ihren schweren Lokomotiven und häufigen Zügen der gegenwärtigen Zeit und ihren grossen Schwierigkeiten durch Schneesperrungen in früheren Jahren zeigt in vollem Lichte die Vortheile, welche schwere Maschinen über leichte stets haben werden.

Zugunfälle im Jahre 1886.

Wie bekannt, gibt es in den Vereinigten Staaten bis jetzt eine offizielle Statistik über Eisenbahnunfälle nicht; an Stelle einer solchen, müssen daher die aus Zeitungsmittheilungen zusammengestellten Nachrichten der „Railr. Gazette“ dienen. Danach gab es im vergangenen Jahre 1 211 Zugunfälle, nämlich 501 Zusammenstösse, 641 Entgleisungen und 69 andere Unfälle. Hiervon haben 58 pCt. keine Tödtung oder erhebliche Verletzung zur Folge gehabt; bei dem Rest (513) haben 202 den Tod einer oder mehrerer Personen, 311 nur Verletzungen, nicht aber Tödtungen, verursacht.

Eine monatweise Vergleichung der letzten 7 Jahre ergibt nachstehende Zahlen:

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
Januar	62	223	137	168	147	145	94
Februar	64	149	89	184	120	216	98
März	65	113	99	142	115	86	81
April	71	63	81	106	88	81	66
Mai	46	85	94	120	76	62	93
Juni	56	73	72	91	71	75	75
Juli	78	102	92	119	89	76	91
August	112	129	139	144	89	92	115
September	124	144	153	158	100	91	135
Oktober	120	131	136	174	105	123	118
November	145	133	125	122	96	96	130
Dezember	135	113	148	112	105	74	115
Summa	1 078	1 458	1 365	1 640	1 191	1 217	1 211

Der Einfluss der Witterung (die bei weitem meisten Fälle kommen stets im Winter vor) tritt in keinem Jahre so deutlich hervor, als in 1885, ist aber auch sonst bemerkenswerth, da z. B. die Zahl der gebrochenen Schienen im ersten und letzten Jahresviertel ja eben so gross ist, wie in der übrigen Jahreshälfte.

Die Zahl der Unfälle des Jahres 1886 ist um 12 pCt. niedriger, als der Durchschnitt der vorherigen 5 Jahre und beinahe 6 pCt. geringer als im Jahre 1873, in welchem Jahre die Meilenzahl der Bahnen (70 000) kaum halb so gross war als jetzt, so dass, auch unter Berücksichtigung der verschiedenen Unvollkommenheiten und Fehler der Berichte, augenscheinlich ein grosser Fortschritt in der Art der Betriebsleitung eingetreten ist. Verbesserte Bahnunterhaltung und Ausrüstung, Abschlusssignale u. s. w. haben hierzu viel beigetragen. Die Zunahme der Zugmeilen, Gefahren der Strassenkreuzungen und andere Elemente haben in gleicher Weise wie die vergrösserte Meilenlänge und das beinahe verdoppelte Gewicht der Züge die Gelegenheit zu Unfällen verhältnissmässig vermehrt, so dass nur ein höherer Grad von Aufmerksamkeit und Unternehmungsgeist einem beunruhigenden Aufwärtsgehen der Unfallzahlen vorgebeugt haben kann.

Die Unfälle bei Personenzügen in den letzten beiden Jahren beziffern sich dahin:

	1886	1885	
Zusammenstösse	183	98	Zunahme 87 pCt.
Entgleisungen	200	247	Abnahme 19 „
andere Ursachen	37	51	„ 27 „
zusammen	420	396	Zunahme 6 pCt.

Die Zahlen der beschädigten oder getödteten Personen (also mit Einschluss der Bahnbediensteten) stellen sich wie folgt:

Getödtete	bei Zusammenstössen	bei Entgleisungen	bei anderen Unfällen	zusammen
1886	171	214	31	416 *)
1885	158	141	8	307
Der Durchschnitt für die vorhergegangenen 5 Jahre betrug	188	191	15	394
Verletzte				
1886	516	815	78	1 409
1885	547	963	20	1 530
Durchschnitt der vorhergegangenen 5 Jahre	579	978	48	1 605

*) Welche der beiden Zahlen die richtige, ist nicht aufzuklären.

Die in den letzten 3 Jahren getödteten und verletzten Personen sind daher einzutheilen:

Getödtete	Passagiere	Beamte und Arbeiter	zusammen
1886	115	292	407 *)
1885	85	222	307
1884	89	300	389
Beschädigte			
1886	736	742	1 478
1885	617	914	1 531
1884	1 016	744	1 760

Ueber die Natur und die Ursachen der gesammten Zugunfälle in den letzten 3 Jahren gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

	1886	1885	1884
1. Zusammenstösse:			
Auffahren	338	316	288
Entgegenfahren	127	120	130
Bei Kreuzung	36	28	27
zusammen	501	464	445
2a) Entgleisungen:			
Durch Brechen von Schienen	45	102	60
„ loose oder ausgewichene Schienen	81	65	68
„ beschädigte Brücken	20	32	34
„ zerbrochene oder beschädigte Weichen	7	13	9
„ zerbrochene oder beschädigte Stossverbindungen	1	—	—
„ zerbrochene oder beschädigte Herzstücke	20	11	11
zusammen	174	223	182
2b) Schadhafte Betriebsmittel:			
Gebrochene Räder	37	41	22
„ Achsen	62	48	30
„ Untergestelle	14	18	12
Schäden der Kuppelung oder der Zugstange	3	6	3
„ „ Bremsen	6	10	—
zusammen	122	123	67
2c) Nachlässigkeiten beim Betrieb:			
Falsche Weichenstellung	68	55	82
Fehlen von Schienen (oder Brücken) bei Reparaturen	4	4	2
Weggelaufene Lokomotiven oder Züge	2	—	3
Abstossen beim Rangiren (sogen. Abschnappern)	—	—	2
Offene Zugbrücken	2	5	5
zusammen	76	64	94
2d) Unvorherzusehende Hindernisse:			
Vieh auf der Bahn	36	25	28
Schnee oder Eis	27	30	7
Unterwaschungen	23	22	25
Erdrutschungen	21	7	18
Zufällige Behinderungen	17	17	42
Absichtliche (verbrecherische) Störungen	15	15	12
Wind	1	6	3
Absichtlich falsch gestellte Weichen u. s. w.	24	13	17
Erdbeben	3	—	—
zusammen	167	135	152
2e) Unaufgeklärte Fälle	102	136	186
Summa Entgleisungen 2a—e	641	681	681
3. Unfälle ohne Kollision oder Entgleisung:			
Kesselexplosionen	19	11	16
Cylinderexplosionen	2	—	2
Gebrochene Verbindungsstangen	22	28	17
„ Achsen, Radreifen u. s. w.	6	17	13
Während der Fahrt verbrannte Wagen	8	9	13
Sonstige Fälle	12	7	4
zusammen	69	72	65
Wiederholung:			
1. Zusammenstösse	501	464	445
2. Entgleisungen	641	681	681
3. andere Unfälle	69	72	65
Gesammtzahlen	1 211	1 217	1 191

*) Siehe Anmerkung nebenstehend.

Jahresbericht des Kommissariats von Massachusetts.

Von den Einzelstaaten der Union war Massachusetts einer der ersten, welcher ein aufsichtführendes Kommissariat einrichtete und die für ihn gegebenen gesetzlichen Bestimmungen dienten mehrfach als Muster für andere jener Staaten; auch die Ausführung solcher Bestimmungen war in Massachusetts eine ernsthafte und wirksame. Man kann hiernach die im Jahresberichte des Kommissariats dieses Staats enthaltenen Angaben als zuverlässige ansehen und ihnen, beim Mangel sonstiger offizieller Nachrichten über die Amerikanischen Eisenbahnen, nähere Beachtung schenken. Den darüber von der „Railr. Gazette“ gebrachten Mittheilungen entnehmen wir daher folgendes:

Die Eisenbahnen in Massachusetts in dem Geschäftsjahr 1885/86 (30. September) bieten insofern ein anderes Bild wie in den meisten übrigen Staaten, als sie einen aussergewöhnlich günstigen Verlauf des Eisenbahngeschäfts ergeben haben. Dies verdanken sie theils den bedeutenden Mengen von Lokal-Frachtgütern der höchsten Klassen, theils dem umfangreichen Personenverkehr und vielleicht am meisten der Thatsache, dass dort in den letzten Jahren nicht eine so verderbliche Verdoppelung der Eisenbahnlinien, wie anderswo, vorgekommen ist. Die Erscheinung der Massachusetts Eisenbahnen gleicht mehr denen Europäischer, als sonstiger Amerikanischen Bahnen.

Nur acht Meilen traten im Laufe des Geschäftsjahres hinzu. Die Nachrichten erstrecken sich auf 2 867 Miles Bahn, wovon 1 989 Miles (3 202 km) sich in Massachusetts selbst befanden. Von den letzteren haben 734 Meilen, oder ungefähr $^3/_8$, Doppelgleise.

Das Aktienkapital beläuft sich jetzt auf $130^2/_3$ Millionen Dollar, die Nettoschuld auf 71 Millionen. Im abgelaufenen Jahr hat der Aktienbetrag nur um 2 100 000 D. zugenommen, gleichzeitig hat sich aber der Schuldenbetrag um 2 700 000 D. vermindert, sodass der Gesammtbetrag an Aktien und Schulden geringer ist, als 1885 oder 1884. Die durchschnittlichen Kosten der normalspurigen Bahnen betragen 62 540,41 D. für die Meile (= 163 148 ℳ für 1 km), die der Ausrüstung für die Betriebsmeile 5 947,33 D., insgesammt also 68 487,74 D. für die Meile (= 178 664 ℳ für 1 km). Die Kosten der schmalspurigen Bahnen belaufen sich auf durchschnittlich 31 030,80 D. für die Meile zuzüglich 5 847,57 D. für Ausrüstung.

In diesen Beträgen steckt merkwürdig wenig „Wasser“ (künstlicher Zuschlag), kaum soviel, um das, nirgend genau ersichtliche, thatsächliche Anlagekapital zu decken. Das sich hieraus ergebende Kapital ist viel niedriger, als das irgend eines Europäischen Bahnnetzes gleicher Güte und Leistungsfähigkeit. Es ist daher nicht zu verwundern, dass der Nutzen ein hoher ist. Der Prozentsatz der Dividenden stellt sich für das Gesammt-Aktienkapital auf $5^1/_2$ pCt; der der Nettoerträge für dauernde Kapitalanlagen auf 6,3 pCt. abzüglich Zinsen, oder beinahe 8 pCt. ohne solchen Abzug. Die Erträge vertheilen sich unter die verschiedenen Gesellschaften wie folgt:

12 Gesellschaften mit	9 205 000 D.	dauernder Anlage gaben keinen Ertrag,
9 „ „	39 551 000 „	dauernder Anlage gaben $3^1/_2$ pCt. oder weniger,
13 „ „	14 729 000 „	dauernder Anlage gaben $3^1/_2$ — $5^1/_2$ pCt.
9 „ „	54 156 000 „	dauernder Anlage gaben $5^1/_2$ — $7^1/_2$ pCt.
10 „ „	57 702 000 „	dauernder Anlage gaben $7^1/_2$ — $9^1/_2$ pCt.
4 „ „	38 911 000 „	dauernder Anlage gaben mehr als $9^1/_2$ pCt.
Sa. 57 Gesellschaften mit	214 254 000 D.	dauernder Anlage hatten Nettoeinkommen von 7,9 pCt.

Die gesammten Roheinnahmen von 49 316 000 D. sind, bei wesentlich gleicher Meilenzahl, um $10^1/_2$ pCt. höher als im Vorjahre, welches wiederum eine Zunahme gegen 1883/84 von $3^1/_2$ pCt ergeben hatte.

Das Verhältniss zwischen den Personen- und Güterverkehrseinnahmen für 5 Jahre ist belehrend über die grosse Wichtigkeit des Personenverkehrs der Massachusetts Eisenbahnen und die andauernde Zunahme:

Jahre	Einnahmen aus Personenverkehr	Einnahmen aus Güterverkehr
1881/82	19 567 274,71 D.	19 527 094,54 D.
1882/83	20 602 289,13 „	21 033 511,26 „
1883/84	21 207 200,42 „	20 249 776,88 „
1884/85	21 549 369,27 „	20 192 971,72 „
1885/86	23 331 325,71 „	22 840 363,53 „

	Gesammte Personenzug-Meilen	Gesammte Güterzug-Meilen
1881/82	892 321 207 D.	1 130 070 652 D.
1882/83	943 245 658 „	1 220 824 418 „
1883/84	1 007 136 376 „	1 229 368 472 „
1884/85	1 041 628 073 „	1 266 160 455 „
1885/86	1 124 148 045 „	1 391 626 438 „

Die Betriebsausgaben haben sich im Berichtsjahr ziemlich ebenso erhöht, als die Roheinnahmen, die Kosten der Reparaturen entschieden zugenommen, wie dies fast immer in guten Zeiten der Fall zu sein pflegt. Sie betrugen 63 pCt. der Roheinnahme (gegen 62 pCt. im Vorjahre). Die Einnahmen für die Meile in 1886 waren 12 221 D.; die Ausgaben für die Meile 8 148 D. (für 1 km 31 881 ℳ bezw. 21 256 ℳ).

Die Betriebsausgaben für die Zugmeile haben sich in den letzten 8 Jahren gestellt wie folgt:

1878/79	0,845 D.	1882—83	0,949 D.
1879/80	0,902 „	1883—84	0,895 „
1880/81	0,810 „	1884—85	0,813 „
1881/82	0,863 „	1885—86	0,845 „

Die Kosten für die Zugmeile sind also 1886 genau dieselben gewesen, wie 1879; es ist aber in dieser Zeit die durchschnittliche Belastung der Personenzüge von 57 auf 66 t, das Durchschnittsgewicht der zahlenden Fracht von 89 auf 113 t gestiegen.

Der durchschnittliche Fahrpreis für die Personenmeile auf allen Bahnen beträgt nur 1,88 Cts. (= 4,96 ₰ für 1 km), die durchschnittliche Fracht für die Tonnenmeile ziemlich $1^2/_3$ Cts. (= 4,38 ₰ für 1 km). Die Durchschnittsfracht ist seit 1865 bei den verschiedenen Bahnen um 26 — 92 pCt. heruntergegangen.

Die Gesammtzahl der Angestellten ist 31 188, ein Mehr von 1 119 gegen 1885.

Die Anzahl der dem Kommissariat gemeldeten Unfälle betrug 525 (+ 25 gegen 1885), die der Verletzungen u. s. w. von Personen 591 (+ 74 gegen 1885). Von diesen wurden getödtet 203, beschädigt 388 (114 Passagiere und 274 Beamte oder Arbeiter); 44 Beschädigungen kamen auf Kreuzungen in Schienenhöhe vor und 159 an Leuten, welche die Bahn überschritten.

Von den 274 Unfällen, welche Beamte berühren, hatten 63 tödtliche und 211 nicht tödtliche Folgen; 213 Zugbedienstete und 61 Beamte anderer Zweige kamen ums Leben. Beim Wagenkoppeln wurden 2 getödtet und 105 verletzt. Die den Zugbeamten verhängnissvollsten Unfälle sind die des Herabfallens von in Bewegung befindlichen Zügen; 17 Beamte sind hierdurch getödtet und 28, zum Theil sehr schwer, verletzt.

Streik bei der Chicago & Atlantic Bahn.

Es streikten am 28. Januar die Weichensteller in Chicago wegen der Entlassung eines Mitgliedes ihrer Vereinigung, welches gegen eine technische Bestimmung gefehlt hatte. Der Superintendent fand diesen Grund zur Entlassung nicht hinreichend und verfügte die Weiterbeschäftigung des Entlassenen. Gleichwohl verweigerten die Leute auch ferner den Dienst, bis der Angeber entlassen und das, nach dem Lake Shore Streik im vorigen Sommer eingeführte sog. „letter“-System (Verlangen von Führungsattesten für Neuangenommene) wieder aufgehoben sei. Zur Unterstützung ihrer Forderung gaben sie an, dass gewöhnlich erst nach einer 3—4tägigen Beschäftigung ein Führungsattest des früheren Arbeitsgebers verlangt werde, der Arbeiter aber in 9 von 10 Fällen nicht im Besitz eines solchen Attestes sei und sodann ohne ein Wort der Grundangabe wieder entlassen werde. Nach einer mündlichen Verhandlung zwischen einer Deputation der Leute und dem Generaldirektor gestand dieser die Entlassung des Angebers und die Aufhebung des „letter“-Systems zu, sofern die Widerspenstigen sofort wieder an die Arbeit gehen würden. Dies geschah auch.

Der Streik der Kohlenarbeiter in Newyork nahm Ende Januar bedenkliche Ausdehnung, da sich die gesammten Kohlenarbeiter auf allen Docks der Stadt Newyork, später auch die an den Güterpfeilern der dortigen und der Jersey City beschäftigten Eisenbahn-Güterarbeiter anschlossen. Zeitweise stockte daher das Kohlen- und Güterladegeschäft daselbst vollständig. Demnächst gelang es jedoch den Gesellschaften, andere Leute zu bekommen, durch die das Geschäft, wenn auch in beschränkter Weise und mit vieler Verwirrung im Güterverkehr, wieder in Gang gesetzt wurde.

Hochbahn in Chicago.

Es steht nunmehr nach der „Railr. Gaz.“ fest, dass die Chicago Rapid Transit & Elevated Eisenbahngesellschaft binnen kurzem mit dem Bau der obenbezeichneten Bahn beginnen wird. Die Gesellschaft wurde konzessionirt im November 1885 mit einem Kapital von 12 000 000 D. Die Bahn wird ausgehen südlich von State street, von Van Buren nach Forty-third, von da ab östlich bis zu einer Strasse zwischen den Calumet und Prairie Avenuen, dann südlich von dort nach der 63. Strasse und wird sich dann wenden nach Washing-

ton Park Club und über Charles street zur Strasse 87. Von dieser Stelle sollen Zweige abgehen westlich nach State street, und südlich nach Kensington und östlich nach den North Chicago Rolling Mills und der Commercial Avenue von South Chicago. Im ganzen werden so 22 Miles (35,4 km) Bahn hergestellt werden mit Stationen in der Entfernung von ½ Mile von einander.

Die Bahn wird genau über den Kabellinien ausgeführt werden und die Gleise werden 18 Fuss über dem Boden zu liegen kommen, getragen von Pfeilern, 70 Fuss von einander entfernt. Die ganze Ausführung erfolgt in Stahl. Geldmittel sollen ausreichend zur Verfügung stehen. H.

Präjudizien.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransports durch fahrlässige Handlungen. Fahrlässige Handlungen, welche geeignet sind, einen Eisenbahntransport zu gefährden, deren gefährdender Erfolg aber so rechtzeitig abgewendet wird, dass ein Hinderniss für den Transport auf dem Schienengleise nicht entsteht, ist aus § 316 Abs. 1 R.-Str.-G.-B.'s nicht strafbar. Begriff der „Fahrbahn" im Sinne des § 315 R.-Str.-G.-B.'s.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Angeklagte, Fuhrmann G. M. von Offenbach, ist von der Anklage der Gefährdung eines Eisenbahntransportes im Stnne des § 316 Abs. 1 R.-Str.-G.-B.'s freigesprochen worden. In den Urtheilsgründen ist thatsächlich festgestellt, dass der Angeklagte auf dem Wege von Sachsenhausen nach Offenbach mit seinem mit 2 Pferden bespannten und mit Maschinentheilen beladenen Wagen gefahren und hierbei an derjenigen Stelle, wo das Verbindungsgleise des Viehhofes zu Sachsenhausen mit dem Bahnhofe daselbst die Siemensstrasse kreuzt, von dem Bahnwärter darauf, dass ein Zug im Begriff stehe, die Strecke zu kreuzen, aufmerksam gemacht worden sei, dass er gewusst habe, dass es nunmehr seine Pflicht sei, soweit von dem Gleise Aufstellung zu nehmen, dass der Zug unbehelligt passiren konnte, dass er auch anfänglich in einer solchen Entfernung gehalten, nach kurzer Zeit aber plötzlich auf die Pferde eingeschlagen habe, um noch vor dem Zuge, dessen Nähe er nicht beurtheilen konnte, das Gleise zu kreuzen, dass in demselben Momente der von einer Maschine geschobene Zug herangekommen sei, und dass, wenn beide, der Zug und der Wagen, sich fortbewegt hätten, sicher ein Zusammenstoss derselben erfolgt wäre, dass aber der Bahnwärter die Pferde aufgehalten und in einer solchen Entfernung vom Gleise zum Stehen gebracht habe, dass der Zug vor den Köpfen der Pferde hätte vorbeifahren können, ohne diese und den Wagen zu berühren, dass auch kein Theil des Geschirres innerhalb des Raumes gekommen sei, welchen der Zug auf seiner Fahrt über die Strasse durchschneide. — In Beurtheilung dieser Thatsachen hat der Instanzrichter angenommen, dass, da die Pferde durch die Bemühungen des Bahnwärters so zeitig zum Stehen gebracht worden seien, dass ein Zusammenstoss zwischen ihnen und dem Zuge nicht möglich gewesen sein würde, durch die allerdings fahrlässige Handlung des Angeklagten ein Hinderniss auf der Fahrbahn nicht bereitet worden sei. Hieraus ergab sich die von der Staatsanwaltschaft angefochtene Freisprechung des Angeklagten. Die Revision glaubt, dass in der Nichtanwendung des § 316 Absatz 1 R.-Str.-G.-B.'s. auf die festgestellten Thatsachen ein Rechtsirrthum liege, indem die Bedeutung der Worte des Gesetzes „auf der Fahrbahn" in ihrem Zusammenhange mit der Absicht des Gesetzes verkannt seien, da unter der Fahrbahn nicht nur der Raum zwischen den Gleisen und soweit ausserhalb derselben, als Lokomotive und Wagen seitlich über dieselben hinausragen, zu verstehen sei, sondern der gesammte nähere Bereich des Bahngleises und des Bahnkörpers, die Gesammtheit des Raumes, welcher dem fahrenden Zuge so nahe sei, dass ein in demselben bereitetes Hinderniss, von Zufälligkeiten nicht abgehalten, den Zug berühren würde. Dieser rechtlichen Anschauung der Revision kann nicht beigepflichtet werden. — Der objektive Thatbestand des Vergehens wider § 316 Absatz 1 des R.-Str.-G.-B.'s. ist derselbe, wie derjenige des vorausgehenden § 315, auf welchen der erstgenannte Paragraph hinweiset, indem er dieselben Handlungen, für welche der § 315 Vorsätzlichkeit erfordert, dann, wenn sie fahrlässigerweise begangen sind, zwar nicht als Verbrechen, aber doch wenigstens als Vergehen unter Strafe stellt. Wenn nun im § 315 a. a. O. das Erforderniss aufgestellt wird, dass auf der Fahrbahn ein solches Hinderniss bereitet wird, dass dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, so ist im Falle der Hindernissbereitung durch körperliche Gegenstände, im Gegensatze von falschen Zeichen und Signalen, welche auch aus der Ferne auf die Transportführung hindernissbereitend einwirken können, also nicht nothwendig auf der Fahrbahn selbst Aufstellung haben müssen, einleuchtend, dass wenn und so lange der das Hinderniss bereitende Gegenstand noch nicht an den Ort, wohin ihn der Thäter bringen wollte, und, wenn er die Absicht, ein Hinderniss wirklich zu bereiten, erreichen wollte, verbringen musste, und von wo aus der Gegenstand überhaupt erst als ein — die Gefahr einen Transport beschädigendes — Hinderniss wirken kann, gelangt oder verbracht ist, die auf dieses Verbringen abzielenden Handlungen eines vorsätzlichen Thäters nur als Versuch und nicht als Vollendung eines Verbrechens des § 315 R.-Str.-G.-B.'s. aufgefasst werden können. Es müssten einem Thäter, welcher vorsätzlich handelt, bis zu demjenigen Zeitpunkte, wo unmittelbar durch seine Handlung oder durch Fortwirkung von ihm in Bewegung gesetzter Naturkräfte das beabsichtigte Hinderniss jene Stellung der Lage eingenommen hat, also ehe ein angetriebenes Pferd die eigentliche Fahrbahn erreicht, ein ins Rollen gebrachter Felsblock auf das Gleise oder in die nächste der Berührung durch Lokomotive oder Wagen ausgesetzte Nähe des Gleises gelangt wäre, alle die für den Versuch im Gegensatze zu einem vollendeten Verbrechen im Gesetz — z. B. im § 44 Absatz 1; § 46 No. 1 R.-Str.-G.-B.'s. getroffenen Bestimmungen zu Statten kommen. Hiernach kann eine Handlung, welche, wenn sie vorsätzlich begangen wäre, nur als ein Versuch des Verbrechens des § 315 R.-Str.-G.-B.'s. sich darstellt, dann, wenn ihr blosse Fahrlässigkeit zu Grunde liegt, einer Bestrafung aus § 316 Absatz 1 a. a. O., welcher nur ein Fahrlässigkeitsvergehen betrifft, bei welchem die Denkbarkeit und Strafbarkeit eines Versuchs begrifflich und gesetzlich wegfällt, nicht unterliegen." (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 9. Dezbr. 1886; Rep. 229/86; Entscheid. Bd. XV. S. 82 ff.)

Litteratur.

Ueber die Imprägnirung hölzerner Eisenbahnschwellen mit starker und schwacher Zinkchloridlösung. Von Josef Seidl, Ingenieur der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn in Prag. Sonderabdruck aus der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung", Jahrgang 1886, No. 36, 37 und 38. Wien 1886, Buch- und Kunstdruckerei „Steyrermühle". Selbstverlag des Verfassers.

Bevor der Herr Verfasser der vorgenannten kleinen, 34 Seiten umfassenden Schrift auf die Erörterung seines Themas eingeht, entwickelt er zunächst einen kurzen geschichtlichen Ueberblick über die Imprägnirung hölzerner Eisenbahnschwellen im allgemeinen und über die verschiedenen bemerkenswerthen Methoden des Imprägnirens, deren stattliche Anzahl wohl schwerlich bereits als abgeschlossen gelten darf, da einerseits der Verbrauch an Holzschwellen auch in der Folgezeit stets noch ein sehr bedeutender bleiben wird, und da andererseits mit der fortschreitenden Erfahrung und mit der weiteren Verwerthung wissenschaftlicher Ergebnisse neue Methoden mit einer gewissen Naturnothwendigkeit zu erwarten sind. Derartige Bestrebungen werden selbstverständlich stets darauf hinzielen müssen, mit einem thunlichst geringen Kostenaufwande einen möglichst hohen Grad der Leistung, d. h. in dem vorliegenden Falle eine möglichst lange Dauer der Bahnschwellen zu gewinnen. Der Herr Verfasser gelangt bei seinen Untersuchungen zu dem Schlusse, dass eine erfolgreiche Erhaltung der Bahnschwellen bei weichem Holze nur durch eine Imprägnirung derselben mit einer starken Zinkchloridlösung von etwa 3° Beaumé und bei Eichenschwellen durch Anwendung einer noch stärkeren Lösung gewährleistet werde. K—e.

Vermischtes.

Cysternendampfer für Petroleum.

Einer Mittheilung der „Frankf. Ztg." über den Cysternendampfer „Fergusons", welcher jetzt schon zum achten Male mit einer vollen Ladung Russischen Petroleums von Batum nach Antwerpen gekommen ist, entnehmen wir die folgenden Angaben: Der Cysternendampfer wird in Batum in 30 Stunden gefüllt und in Antwerpen binnen 4 Tagen ausgepumpt, während er, um dieselbe Ladung in Fässern in Batum zu laden und zu löschen, wenigstens 3 Wochen gebrauchen würde. Welche Ersparniss damit verbunden ist, erhellt am besten aus der Thatsache, dass solcher grosse Dampfer etwa 500 Frcs. pro Tag an Amortisation und Zinsen, Mannschaft u. s. w. kostet. Dazu kommt noch, dass zum Aus- und Einpumpen nur 3 Mann gehören, während eine Fassladung wenigstens 25 Mann volle 3 Wochen nöthig hat. Endlich ladet der „Fergusons" ein Quantum loses Petroleum, welches etwa 12000 Fass entspricht, während er in Fässern nur 7 bis 8000 Fass aufnehmen könnte. Sobald der Dampfer mit dem Löschen fertig ist, wird das Petroleum aus den Behältern des Etablissements auf Fässer abgezogen und in diesen auf der Bahn versandt.

Beiblatt zu No. 25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 30. März 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrsstörungen.

Direktion der Königl. Ung. Staatsbahnen. Auf der Linie Cameral-Moravitza-Fiume war infolge Schneeverwehung vom 16. bis 24. März l. J. der Gesammtverkehr eingestellt.

Budapest, den 25. März 1887. (613)
Die Direktion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit Bezug auf die Bekanntmachung in No. 23 Seite 221 d. Ztg. (Inseratnummer 570) wird hierdurch mitgetheilt, dass die Wiederaufnahme des Gesammtverkehres zwischen Cormons-Udine-Pontebba am 18. d. Mts., und jene zwischen Laibach-Triest und St. Peter-Fiume am 23. d. Mts. begonnen hat.

Wien, den 24. März 1887. (614)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Eisenbahnen. Mit dem 1. April d. J. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der bisherigen Bestimmungen der Tarifabschnitte A und B („Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und „Spezielle Tarifvorschriften"), der Abschnitte C und D („Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr" und „Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen"), ferner neue und abgeänderte Tarifkilometer bezw. Tarifsätze für Berlin, Central-Markthalle, Berlin, Schles. Bhf., die Mehrzahl der übrigen Berliner Bahnhöfe und die Ringbahnstationen sowie für noch einige andere Stationen, darunter Salzungen und Themar.

Mit Ausnahme einiger wenigen Fälle, in welchen unerhebliche Frachterhöhungen durch den Nachtrag herbeigeführt werden, treten durch denselben Frachtermässigungen ein. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen, welche nähere Auskunft ertheilen, käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 23. März 1887. (615)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April d. J. gelangen für die **Beförderung von Petroleum, Petroleum-Aether und Naphtha** von den Deutschen Nordseehäfen nach den Stationen Ehrenbreitstein, Vallendar, Bendorf, Engers, Neuwied r. U., Leutesdorf, Wetzlar, Ehringshausen, Sinn, Herborn, Dillenburg, Haiger und Burbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Elberfeld, den 23. März 1887. (616)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1887 gelangt zum **Lokal-Gütertarif** des Eisenbahn-Direktionsbezirks (linksrheinischen) Köln der Nachtrag X zur Ausgabe.

Derselbe enthält:
1. Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement;
2. Spezielle Tarifvorschriften

und ist bei den sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 30. März 1887. (617)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main-Neckar-Bahn. Am 1. April l. J. wird die neu errichtete Expressgut-Annahmestelle Kaiserslautern Stadt der Pfälzischen Eisenbahnen zu den für Kaiserslautern Hauptbahnh. bestehenden Taxen in den ab 10. November 1883 gültigen Main-Neckar-Bahn-Pfälzischen Expressguttarif aufgenommen.

Näheres bei unseren Expeditionen.

Darmstadt, den 25. März 1887. (618)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. tritt zum Tarife für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften sowie früher bereits eingeführte, abgeänderte und neue Frachtsätze für Dresden-Alt- und Neustadt und Görlitz.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen.

Dresden, am 25. März 1887. (619)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. bezw., soweit Erhöhungen der bestehenden Frachtsätze oder Einschränkungen in den bisherigen Bestimmungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab, gelangt zum diesseitigen Lokal-Gütertarife ein Nachtrag VII und zu dem zugehörigen Anhange ein Nachtrag V zur Einführung. Der erstere enthält die Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und die speziellen Tarifvorschriften, soweit solche nicht in den neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, übernommen sind, den Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr und für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., einen vom 1. Juni d. J. ab gültigen Gebührentarif für die von diesem Tage ab obligatorisch werdende bahnseitige Entladung von Wagenladungsgütern auf der Pöpelwitzer Umschlagsstelle von Bahn zu Schiff, ferner neue bezw. theilweise erhöhte Frachtsätze für Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof sowie eine Bestimmung, wonach gleichfalls mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die im Tarif für die Grenzstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswieçim und Ziegenhals enthaltenen Transitsätze zur Aufhebung gelangen. Für Sendungen, welche nach Stationen der Oesterr.-Ungarischen Anschluss- oder deren Hinterbahnen bezw. umgekehrt zur Beförderung gelangen und auf der Grenzstation umexpedirt werden, kommen vom obigen Tage ab die Locosätze und ausserdem die im Abschnitt II c des Tarifs unter lfde. No. XI aufgeführten Zollabfertigungsgebühren besonders zur Erhebung.

Der Nachtrag V zum Anhange des Lokal-Gütertarifs enthält anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze für Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof.

Exemplare dieser Nachträge können, soweit der Vorrath reicht, vom 28. d. Mts. ab und zwar vom Nachtrage VII zum Preise von 0,30 ℳ das Stück und vom Nachtrage V unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst Auskunft über den Inhalt derselben.

Breslau, den 17. März 1887. (620)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachtrag II zu dem Lokal-Gütertarif Direktionsbezirk Elberfeld. Zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Bezirk vom 1. Januar 1887 wird am 1. April d. J. der Nachtrag II eingeführt. Derselbe enthält u. a. neue „Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement" und „Spezielle Tarifvorschriften", ferner eine Aenderung des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr, Berichtigungen von Druckfehlern in dem Kilometerzeiger und die Ergänzung des Durchgangstarifs durch Aufnahme der Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Altenhundem und Saalhausen.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen einzusehen und wird von denselben an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Elberfeld, den 24. März 1887. (621)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der neue Badisch-Württembergische Gütertarif, dessen Einführung bereits auf 1. März l. J. in Aussicht genommen war und in welchen alle Württembergischen und Badischen Güterstationen, ausgenommen Mannheim, einbezogen sind, tritt nunmehr am 1. April l. J. in Kraft. Exemplare können zum Preise von 2 ℳ 80 ₰ von unseren Dienststellen bezogen werden.

Für den Güterverkehr zwischen Mannheim und den übrigen Rhein- und Main-Umschlagsplätzen einerseits und den Württembergischen Stationen andererseits tritt voraussichtlich auf den gleichen Termin ein besonderer Tarif in Kraft.

Karlsruhe, den 25. März 1887. (622)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) - Berlin. Am 1. April d. J.

tritt zu dem vom 1. Juni 1885 ab gültigen Gütertarife für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neue beziehungsweise anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifentfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Köln (rechtsrhein.), der Dortmund-Enscheder und der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen und Stahl etc.) für die Stationen Dortmund D. G. E., Dülmen D. G. E. und Georgs-Marien-Hütte, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, namentlich des Vorworts zum Tarif, der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften. — Soweit für einzelne Stationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Der erwähnte Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu 50 ₰ das Stück zu haben.

Köln, den 24. März 1887. (623)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält Ausnahme-Tarifsätze für Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr, sowie — mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab — Ausnahme-Tarifsätze für bestimmte Stückgüter.

Magdeburg, den 28. März 1887. (624)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum diesseitigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist der Nachtrag 1 erschienen, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement (Abschnitt A des Tarifs) enthält. Derselbe kann von den diesseitigen Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Braunschweig, den 22. März 1887. (625)
Die Direktion der Braunschweigischen
Landes-Eisenbahngesellschaft.

Verkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif nebst Nachtrag I für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt sowie der Thüringischen Privateisenbahnen andererseits unter Aufhebung des bezüglichen Gütertarifs vom 1. Januar 1884 (Heft 1 und 2 nebst Nachträgen) ausser Kraft.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) treten gleichzeitig auch an Stelle der im Gütertarife für den Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Berlin vorgesehenen bezüglichen Sätze.

Ferner gelten die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werra-Eisenbahn auch für die gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn, soweit mit letzteren bisher ein direkter Verkehr überhaupt besteht, sowie diejenigen für die Stationen Elsterwerda, Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt auch für die gleichnamigen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahn mit der Massgabe, dass bei der Frachtberechnung für die Station Zeitz der Sächsischen Staatsbahn die um 3 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Zeitz Th. zur Anwendung kommen.

Der neue Tarif schliesst gegenüber den bisherigen Tarifsätzen zahlreiche Frachtermässigungen, in manchen Fällen aber auch Erhöhungen in sich. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Für die Berechnung der Transportpreise, des Frachtzuschlags und der Lieferfrist bei der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommen die in dem neuen Gütertarife enthaltenen Kilometerentfernungen vom 1. April — soweit Erhöhungen eintreten, jedoch erst vom 15. Mai — d. J. ab ebenfalls zur Anwendung.

Der Tarif nebst Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 2,30 ℳ zu haben.

Köln, den 23. März 1887. (626)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. April 1887 tritt zu dem vom 15. Oktober 1884 ab gültigen Verbands-Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV in Kraft, durch welchen die Station Lettowitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und Barmen (Unter-) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den direkten Verkehr einbezogen werden, und ermässigte Getreidefrachtsätze für Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie Ergänzungen und Berichtigungen zur Einführung gelangen.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen sowie in unserm hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 25. März 1887. (627)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. April d. J. kommt Nachtrag VII zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen zu den speziellen Tarifvorschriften, sowie zu den Ausnahmetarifen, abgeänderte bezw. neue Tarifkilometer für Berlin, Schlesischer Bahnhof, Berlin, Central-Markthalle, Breslau, Freiburger Bahnhof und Berichtigungen.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Tarifkilometer für Berlin, Central-Markthalle treten am 1. Mai d. J. und die übrigen darin enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze vom 1. April d. J. ab in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 25. März 1887. (628)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Nach Mittheilung der Moskau-Brester Eisenbahn hat die Rjaschk - Wjasma Eisenbahn für den Umkartirungsverkehr von Wjasma, Station der Moskau - Brester Eisenbahn, nach Tula, Station der Rjaschk - Wjasma Eisenbahn, an Stelle der auf Seite 39 des fünften Nachtrages zu dem Theil II des Deutsch - Mittelrussischen Gütertarifs enthaltenen, durch Bekanntmachung vom 7. Oktober 1885 II e 5799 F seit dem 1. Dezember 1885 aufgehobenen Frachtsätze für eiserne Maschinentheile in die Anwendung folgender Frachtsätze gewilligt:

für Sendungen in Mengen von unter 305 Pud 10,39 Kop. pro Pud,
für Sendungen in Mengen von unter 305 Pud 8,28 Kop. pro Pud,
für Sendungen in Mengen von unter 610 Pud 6,11 Kop. pro Pud

und soll deren Anwendung bereits seiner Zeit in Kraft getreten sein.

Bromberg, den 24. März 1887. (629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, wird am 1. April d. J. zum Theil II des Gütertarifes das Heft No. 5 ausgegeben, welches Frachtsätze zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn (ausschliesslich Frankfurt a/M.) und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen enthält und durch welches — mit Ausnahme der im Tarife vom 1. Oktober 1886 für Frankfurr a/M. (Westbahnhof) Main-Neckarbahnhof enthaltenen Sätze — alle für den Güterverkehr zwischen der Main-Neckarbahn und der Bayerischen Staatsbahn bestehenden Tarife und Frachtsätze aufgehoben werden.

Für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen bleiben die seitherigen Frachtsätze, soweit dieselben niedriger sind als diejenigen des neuen Tarifes, noch bis zum 1. Mai 1887 in Geltung.

Das Tarifheft No. 5 kann von den beiden Endbahnen gegen Entrichtung von 0,70 ℳ für das Stück bezogen werden.

München, den 19. März 1887. (630)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Mai d. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn, der Eisenbahn Mecheln-Terneuzen und der Westflandrischen Bahn

einerseits und

Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtěhrader Bahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch - Schlesischen Centralbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Ungarischen Nordostbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn andererseits ein neuer Tarif — bestehend aus Theil I und II — in Wirksamkeit. Theil I enthält allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr und Güterklassifikation und Theil II Frachtsätze für den allgemeinen Klassentarif und Ausnahmetarife. Letzterer zerfällt in 4 besondere Hefte:

Heft I enthält Frachtsätze für den allgemeinen Klassentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Stationen der Belgischen und Oesterreichischen Bahnen.

Heft II enthält Frachtsätze für den allgemeinen Klassentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwi-

schen Stationen der Belgischen und Ungarischen Bahnen.

Heft III, Seehafen-Ausnahmetarif, enthält Frachtsätze zwischen Belgischen Hafenstationen und Oesterreichischen Stationen.

Heft IV, Seehafen-Ausnahmetarif, enthält Frachtsätze zwischen Belgischen Hafenstationen und Ungarischen Stationen.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Belgisch-Oesterreichisch-Ungarische Verbands-Gütertarif Heft I und II vom 1. Oktober 1881 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen,

2. Heft III Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. vom 1. März 1882 und den Nachträgen I und II hierzu,

3 a) Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen den Belgischen Hafen- und Oesterreichischen Stationen vom 15. September 1883,

b) Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen den Belgischen Hafen- und Ungarischen Stationen vom 1. Januar 1884,

4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst (frischem), auch Melonen und Weintrauben vom 1. September 1885,

5. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Twist vom 1. Oktober 1885.

Soweit jedoch durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten bezw. seitherige Verkehrsbeziehungen fortfallen, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 11. Juni d. J. (einschliesslich) in Gültigkeit.

Auskunft ertheilen die betheiligten Bahnen, woselbst auch der Tarif käuflich zu haben ist.

Köln, den 24 März 1887. (631)
Namens der Verbandsverwaltungen.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische.)

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Die unter II des Nachtrags I zum Vieh- etc. Tarif für den Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt enthaltene beschränkende Bestimmung für Station Schönborn bei Breslau wird hiermit aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. März 1887. (632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Petroleumverkehr von Illowo tr. nach Süd- und Westdeutschland. Vom 1. April d. J. ab tritt an Stelle des vom 15. Januar d. J. gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Russischem Petroleum (Kerosin) von Illowo transito, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, nach Süd- und Westdeutschen Stationen ein neuer erweiterter und grösstentheils ermässigter Ausnahmetarif in Kraft.

Derselbe ist von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 27. März 1887. (633)
Königliche Eisenbahndirektion.

1. Mit dem 1. April d. Js. tritt zu den **Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc.** von den diesseitigen Oberschlesischen Stationen nach den Stationen:

a) der Oesterr. Nordwestbahn (Strecke Wien-Znaim etc.),
b) der Oesterr. Südbahn etc.,
c) der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
d) der Eisenbahn Wien-Aspang und
e) der Oesterr.-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Ungarischen Staatseisenbahnen (Strecke Wien-Bruck a. d. L.-Szt. János etc.)

je ein Nachtrag IV in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für die bei Station Laurahütte gelegenen „Richterschächte der Laurahüttengrube" und die Bestimmung über Ausdehnung der vorgenannten Tarife auf den Artikel „Steinkohlenbriquets". Durch den Nachtrag zu dem ad e) genannten Tarif wird ausserdem die Station Gyor-Szt Iván in diesen Tarif einbezogen.

2. Zu dem oben unter e) genannten Tarif tritt ferner mit dem 15. April noch ein Nachtrag V in Kraft, welcher Frachtsätze für die Station Schwadorf der Lokalbahn Schwechat-Mannersdorf und für die Stationen der Lokalbahn Bruck a. d. L.-Deutsch-Altenburg enthält.

Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 26. März 1887. (634)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenextrazugs-Verkehr nach Stationen der Grand-Central-Belge Bahn via Dalheim. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Eving und Zeche Gneisenau bei Derne der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Ausnahmetarif vom 20. August 1886 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in vertraglichen geschlossenen Sendungen von 200000 bis 300000 kg von Zechen und Kokereien des Ruhrgebiets nach Stationen der Grand-Central-Belge-Bahn via Dalheim aufgenommen.

Für die genannten beiden Stationen kommt der Frachtsatz der III. Gruppe von 65,50 Frcs. pro 10000 kg zur Anwendung.

Köln, den 25. März 1887. (635)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. k. Mts. tritt der V. Nachtrag zum Frankfurt-Hessischen Viehtarife in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie Einführung direkter Frachtsätze für den Verkehr zwischen Niedernhausen und Oestrich-Winkel.

Frankfurt a/M., den 25. März 1887. (636)
Königliche Eisenbahndirektion.

An Stelle der innerhalb der Staatsbahnverkehre Bromberg-Altona, Hannover und Oldenburg für die Ausnahmetarife VII, XII und VI (Eier, Eigelb und Eiweiss zur Ausfuhr über See) bestehenden Kontrolvorschriften treten mit sofortiger Gültigkeit anderweite Kontrolvorschriften, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen der Empfangsbahnen einzusehen sind.

Bromberg, den 17. März 1887. (637)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Lokal-Gütertarif, Theil II für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg an Stelle des bisherigen vom 1. Juli 1885 nebst Nachtrag I vom 1. August 1886 in Kraft.

Derselbe enthält ausser den bisherigen Bestimmungen, soweit erstere nicht in den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Theil I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif übergegangen sind, bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare des Tarifs können zum Preise von 0,30 *M.* für das Stück durch Vermittelung der sämmtlichen Billetexpeditionen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 22. März 1887. (638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife sowie dem Gütertarife der Main-Neckarbahn-Stationen mit Mannheim (Baden) und Sachsenhausen (Staatsb.) tritt am 1. April l. J. der IV. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält unter anderm einen neuen Ausnahmetarif für Steine, Kies und Sand. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 23. März 1887. (639)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 1. April d. J. tritt zum diesseitigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen des Betriebsreglements und eine Berichtigung und ist bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 30. März 1887. (640)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Lemberg-Czernowiz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterreichische Linien). Eröffnung einer Güterstation in Volksgarten. Mit 10. April 1887 wird unsere Haltestelle Volksgarten nächst Czernowitz für den Verkehr von Wagenladungsgütern eröffnet und können demnach von diesem Tage an Frachtgüter in Wagenladungen (mit Ausnahme der lebenden Thiere) in Volksgarten zur Auf- und Abgabe gelangen.

Die für Wagenladungs-Gütersendungen von und nach Volksgarten zur Einhebung kommenden Gebühren sind aus dem gleichfalls mit 10. April l. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zu Theil II der Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, gültig vom 1. Juni 1885, zu entnehmen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können von der gesellschaftlichen Centralleitung in Wien, von der Betriebsdirektion in Lemberg und den Stationen der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft zum Preise von 10 Kreuzern pro Stück bezogen werden.

Wien, am 15. März 1887. (641)
Der Verwaltungsrath.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Zum Getreidetarif Theil III, Heft 4 vom 1/9. 1886 tritt am 15. April l. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher namentlich die Einbeziehung der Stationen der vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oest.-Ung. St.-E.-Ges. in Wien I, Pestalozzigasse 8, erhältlich. (RM 642)

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Zum Ausnahmetarif No. IV vom 1. Mai 1885 für den Getreideverkehr zwischen Stationen der Ersten K. K. pr. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits tritt am 10. April l. J. der II. Nachtrag in Kraft, welcher

1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze,
2. Aufhebung von Frachtsätzen für die Stationen der Linie Bulle-Romont,
3. Berichtigung des Haupttarifs

enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Taxerhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 10. Juli l. J.

Wien, am 26. März 1887. (643)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

Am 1. April d. J. gelangt zu dem Gütertarife für den Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahn, vom 20. Mai 1884, der VI. Nachtrag zur Einführung.

Amsterdam, 25. März 1887. (644)
Die Spezialdirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarife für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen den unter diesseitiger Verwaltung stehenden Schleswig-Holsteinischen Bahnen und den Verbandstationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Bahn via Eutin tritt am 1. bezw. 15. Mai d. J. der Nachtrag XXVII in Kraft, durch welchen u. a. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen diesseitigen und Stationen der Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn, sowie zwischen Lübeck E. L. und Rieseby zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 24. März 1887. (645)

Königliche Eisenbahndirektion.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab erhalten die Retourbillets Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und den folgenden Tag. Werden die Retourbillets an einem Samstag oder an einem den Feiertagen vorhergehenden Tage gelöst, so können dieselben noch am 3. Tage (den Tag der Lösung eingerechnet) benutzt werden.

Als Feiertage gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Ostermontag, Buss- und Bettag, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Frohnleichnam, Allerheiligen, 1. und 2. Weihnachtstag.

Diejenigen Retourbillets, welche am Tage vor dem 1. Oster-, Pfingst-, und Weihnachtstag gelöst werden, können noch am 4. Tage zur Rückfahrt benutzt werden.

Lippstadt, den 25. März 1887. (646)

Die Betriebsdirektion.
F. Schönfeld.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Mit 15. April d. J. tritt zu den ab 1. Januar 1886 gültigen reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport etc. auf den Linien der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag II in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen der allgemeinen Tarifbestimmungen,
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Kours- und Rennpferde, edle Zuchtstuten und deren Begleiter,
3. theilweise Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für Tour- und Retourkarten,
4. Verzeichniss neu eingeführter Tour- und Retourkarten,
5. Bestimmungen über die Benutzung der Tour- und Retourkarten Prosznitz-Prerau,
6. theilweise Aenderung der allgemeinen Bestimmungen über Abonnementkarten und
7. Bestimmungen über Bahnhof - Eintrittskarten.

Wien, den 22. März 1887. (647)

Die Direktion.

5. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XXVII. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre findet am 30 April 1887 Vormittags 10 Uhr in Wien im Büreau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse 9 statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses,
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses,
3. Wahl des Revisionsausschusses,
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:

in Wien, bei der Centralkassa der Böhmischen Westbahn, I. Elisabethstrasse No. 9,
in Prag, bei der Filiale der Betriebskauptkassa und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Frankfurt a/M., bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne und
in Berlin, bei der Direktion der Diskontogesellschaft,

und zwar: in Wien bis zum 16. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 15. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 26. März 1887. (648)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Submissionen.

Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

A.

1. 102 Stück Plattformwagen mit Bremse,
2. 198 Stück Plattformwagen ohne Bremse,
3. 85 Stück bedeckte Güterwagen mit Bremse,
4. 165 Stück bedeckte Güterwagen ohne Bremse,

B.

1 100 Stück Normal-Radsätzen

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2,00 ℳ. für A und von 0,75 ℳ. für B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wagen“ oder
„Angebot auf Lieferung von Achsen“
versehen, zu dem für die Wagen auf
Dienstag, den 12. April 1887
Vormittags 11 Uhr
und für die Radsätze auf
Dienstag, den 12. April 1887
Vormittags 12 Uhr
anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 25. März 1887. (649)

Königliche Eisenbahndirektion.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Ausführung der Maurerarbeiten für das neue Empfangsgebäude.

Termin am Dienstag, den 12. April d. J. Vormittags 10 Uhr, im Büreau für den Bahnhofsumbau

Zeichnungen, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 3,50 ℳ. von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 26. März 1887. (650)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Verkauf abgängiger Werkstatts - Materialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Haupt- und Nebenwerkstatt), Oppeln, Kattowitz, Posen und Glogau angesammelten Materialien - Abgänge etc. ist Termin auf Donnerstag, den 14. April d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 26 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 21. März 1887. (651)

Materialienbüreau.

Main-Neckar-Eisenbahn. Verkauf alter Materialien. Der Vorrath an altem Aktenpapier, Billets, Telegraphenstreifen und Pappdeckel, im ganzen etwa 13 000 kg, soll Mittwoch, den 13. April l. J., Vormittags 10 Uhr, durch Submission vergeben werden.

Der Haupt-Magazinverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen mit dem Verzeichniss der Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termin bei dem Haupt-Magazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 24. März 1887. (652)

Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

II. Privat-Anzeigen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 26. 1887.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. April 1887.

Inhalt:

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen

im Betriebsjahre 1885/86.

(Fortsetzung aus No. 25.)

Der Güterverkehr ist zwar in einigen Bezirken zeitweilig ein recht reger gewesen, in seiner Gesammtheit jedoch, sowohl hinsichtlich der Frequenz als auch der Einnahmen gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Dieses Ergebniss ist im wesentlichen eine Folge der ungünstigen Lage wichtiger Industriezweige und der landwirthschaftlichen Betriebe, sowie der für die konkurrirende Schifffahrt im allgemeinen günstigen Wasser- und Witterungsverhältnisse. Besonders war in den Transporten der Zuckerindustrie ein erheblicher Ausfall zu verzeichnen. Bedeutende Mindertransporte gegen das Vorjahr haben auch in Eisenerzen und Roheisen stattgefunden. Auch die Getreidebewegung hat namentlich in der Zufuhr fremder Frucht einen Rückgang gezeigt. Eine Verkehrsvermehrung war u. a. in Steinkohlen, Düngemitteln, Spiritus, Stärke, Holz, Zink, gebrannten Kalk, Cement, Salz, Soda und Kartoffeln zu bemerken.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr (d. h. einschliesslich des Dienst- und Baugutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind
von 463 583 413 *M.* im Jahre 1884/85
auf 453 512 734 „ „ „ 1885/86,
mithin um 10 070 679 *M.* oder 2,2 pCt. zurückgegangen.

Von der Gesammteinnahme entfielen auf den Güterverkehr 69,1 pCt. gegen 69,3 pCt. im Vorjahre. Eine Verminderung der Durchschnittseinnahme auf 1 000 Achskm der Güterwagen fand von 91 *M.* auf 90 *M.* statt. Die auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr entfallene Einnahme ist von 22 568 *M.* im Vorjahre auf 21 564 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 1 004 *M.* oder 4,4 pCt. gesunken, wozu insbesondere die Vergrösserung der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr um 489,86 km durch neu eröffnete Strecken meist untergeordneter Bedeutung beigetragen hat.

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr vertheilt sich:

nach den Güterklassen	im Jahre 1884/85		im Jahre 1885/86	
	M.	pCt.	*M.*	pCt.
auf Eil- und Expressgut . . .	12 299 630	2,6	12 620 598	2,8
„ Frachtgut	412 089 939	88,9	403 371 579	88,2
„ Postgut	1 735 918	0,4	1 642 170	0,4
„ Vieh	16 248 032	3,5	15 655 315	3,4
„ Militärgut auf Requisitionsschein, Leichen, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge	21 209 894	4,6	20 223 102	4,5

Danach haben die Einnahmen nur bei dem Eilgut und Expressgut zugenommen und zwar um 320 968 *M.* oder 2,6 pCt., die übrigen aber abgenommen und zwar:

bei dem Frachtgut . . .	um	8 718 390 *M.*	oder	2,1 pCt.
„ „ Postgut	„	93 748 „	„	5,4 „
„ „ Vieh	„	592 717 „	„	3,6 „
„ „ Militärgut u. s. w.	„	986 792 „	„	4,7 „

Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen von Eilgut, Expressgut und gewöhnlichem Frachtgut (d. h. der Gesammtgüterverkehr mit Ausschluss der Beförderung des Postgutes, der lebenden Thiere, des Militärgutes und des Betriebs- und Baudienstgutes) hat im Berichtsjahre 86 406 992 t betragen von welchem in den einzelnen Güterklassen befördert wurden,

I. Nach dem einheitlichen Normaltarif:

Eil- und Expressgut . . .	348 425 t	oder	0,4	pCt.,
Stückgut	3 879 429 „	„	4,5	„
Frachtgut in Wagenladungen				
der Klasse A 1	1 003 429 „	„	1,2	„
„ „ B	1 459 229 „	„	1,7	„
„ „ A 2	2 475 538 „	„	2,9	„
der Spezialtarifklassen				
I, II und III	27 867 764 „	„	32,2	„

II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:

Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5 t . . .	276 616 t	oder	0,3	pCt.
Wagenladungen von mindestens 10 t	49 096 562 „	„	56,8	„

Eine Vergleichung der beförderten Gütermengen mit denjenigen des Vorjahres hat nicht stattfinden können, da im Berichtsjahre, abweichend vom Vorjahre, die Anzahl der beförderten Tonnen, gleichwie beim Personenverkehr die Zahl der beförderten Personen einheitlich für die gesammten Strecken der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Bahnen zur Nachweisung gelangt ist. Es sind infolge dessen sämmtliche auf den Staatsbahnstrecken beförderten Tonnen nur einmal gerechnet worden, während nach dem früheren Verfahren die im direkten und Durchgangsverkehr beförderten Tonnen in jedem der berührten Direktionsbezirke, also mehrfach, zur Berechnung gezogen waren.

Entsprechend den verringerten Einnahmen aus dem Güterverkehr hat auch die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer eine Abnahme erfahren.

Es betrug	1884/85	1885/86
die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer	11 063 216 497	10 866 181 275
die Zahl der auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr entfallenen Tonnenkilometer	538 579	516 664
die Zahl der von jeder Tonne durchschnittlich durchfahrenen Kilometer	—	125,75

Die Anzahl der insgesammt zurückgelegten Tonnenkilometer ist sonach gegen diejenige des Vorjahres um 197 035 222 oder 1,8 pCt. zurückgeblieben. Noch erheblicher als die Anzahl der Tonnenkilometer hat die Dichtigkeit des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre abgenommen, indem in demselben 538 579 tkm, im Berichtsjahre dagegen nur 516 664 tkm, mithin 21 915 tkm oder 4,1 pCt. weniger auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr entfallen sind. Es ist dieses neben der allgemeinen Verkehrsabnahme vorzugsweise auf die Vergrösserung der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr durch zum Theil verkehrsarme Neubaustrecken (um 2,4 pCt.) zurückzuführen.

Auf die einzelnen Güterklassen entfallen:

Güterklassen	im Jahre 1884/85		im Jahre 1885/86	
	tkm	pCt.	tkm	pCt.
I. Nach einheitlichem Normaltarif:				
Eil- und Expressgut	48 224 109	0,4	48 821 024	0,4
Stückgut	521 444 992	4,7	513 423 807	4,7
Frachtgut in Wagenladungen				
der Klasse A 1	192 671 859	1,8	180 070 168	1,7
„ „ B	305 544 310	2,8	306 778 684	2,8
„ „ A 2	290 828 931	2,6	278 749 220	2,6
der Spezialtarifklassen I, II und III	3 000 929 367	27,1	2 874 216 505	26,5
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:				
Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5 t	32 912 816	0,3	30 866 687	0,3
Wagenladungen von mindestens 10 t	6 670 660 113	60,3	6 633 255 180	61,0

Eine absolute Transportzunahme hat demnach nur beim Eil- und Expressgut und beim Frachtgut in Wagenladungen der Klasse B, bei den übrigen Güterklassen dagegen eine Abnahme stattgefunden.

Die Vergleichung der Transportmengen mit den Einnahmen liefert folgendes Ergebniss:

Es betrug	im Jahre 1884/85	im Jahre 1885/86
die Gesammteinnahme für Eilgut, Expressgut und gewöhnliches Frachtgut einschliesslich Leichen .	424 575 104 ℳ	416 182 707 ℳ
die auf eine beförderte Tonne durchschnittlich entfallene Einnahme . .	—	4,82 ℳ
die auf ein zurückgelegtes Tonnenkilometer durchschnittlich entfallene Einnahme	3,84 ₰	3,83 ₰

Demnach Abnahme der Einnahme um 2 pCt., der Anzahl der Tonnenkilometer um 1,8 pCt., Rückgang der durchschnittlichen Einnahme für 1 tkm um 1 ₰.

Wegen der bereits erwähnten anderweitigen Feststellung der Tonnenzahl im Berichtsjahre bietet die auf eine beförderte Tonne durchschnittlich entfallene Einnahme keinen Anhalt für eine zutreffende Vergleichung.

Was die einzelnen Güterklassen betrifft, so beträgt:

in den Güterklassen	im Jahre 1884/85				im Jahre 1885/86			
	die Gesammteinnahme		die durchschnittliche Einnahme auf		die Gesammteinnahme		die durchschnittliche Einnahme auf	
			1 t	1 tkm			1 t	1 tkm
	ℳ	pCt.	ℳ	₰	ℳ	pCt.	ℳ	₰
I. Nach dem einheitlichen Normaltarif:								
bei Eil- und Expressgut .	11247599	2,7	—	23,32	11456500	2,8	32,88	23,47
„ Stückgut . .	62116011	14,6	—	11,91	61058445	14,7	15,74	11,89
„ Frachtgut in Wagenladungen								
der Klasse A1	13760955	3,2	—	7,14	13021597	3,1	12,98	7,23
„ „ B	18963289	4,5	—	6,21	19174383	4,6	13,14	6,25
„ „ A2	16853365	4,0	—	5,79	16024507	3,8	6,47	5,75
der Spezialtarifklassen I, II und III	109269775	25,7	—	3,64	104339743	25,1	3,74	3,63
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:								
bei Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5 t .	2879497	0,7	—	8,75	2704712	0,6	9,78	8,76
Wagenladungen von mindestens 10 t	189484613	44,6	—	2,84	188402810	45,3	3,84	2,84

Demnach hat, wie bei den Tonnenkilometern, eine absolute Vermehrung der Einnahmen bei dem Eil- und Expressgut und bei den Wagenladungen der Klasse B, im übrigen eine Abnahme der Einnahmen gegen das Vorjahr stattgefunden.

Im Viehverkehr ist sowohl ein Rückgang der Einnahmen, wie der Transportmengen zu verzeichnen. Bei einer Abnahme der zurückgelegten Tonnenkilometer um 3,2 pCt. ist die Gesammteinnahme von 16 248 032 ℳ auf 15 655 315 ℳ, die durchschnittliche Einnahme auf eine beförderte Tonne auf 12,59 ℳ, auf ein zurückgelegtes Tonnenkilometer von 8,60 ₰ auf 8,56 ₰ zurückgegangen.

Die Gesammtergebnisse des Güterverkehrs werden wesentlich durch den Kohlenverkehr beeinflusst. Die Transportmengen sowohl wie die Einnahmen weisen gegen das Vorjahr eine wenn auch nicht beträchtliche Steigerung auf. Es sind befördert im Jahre 1885/86 46 255 416 t mit einer Gesammteinnahme von 150 958 962 ℳ gegen 150 268 124 ℳ im Jahre 1884/85. Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer hat sich

von 5 853 561 123 auf 5 946 275 379 oder um 1,6 pCt. vermehrt, die auf 1 tkm durchschnittlich entfallene Einnahme ist jedoch von 2,57 ₰ auf 2,54 ₰ zurückgegangen.

Die sonstigen Einnahmen sind von 39 334 419 ℳ im Jahre 1884/85 auf 34 490 739 ℳ, mithin um 4 843 680 ℳ oder 12,3 pCt. gesunken und betrugen im Berichtsjahre 5,2 pCt. der Gesammteinnahmen gegen 5,8 pCt. im Vorjahre. Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge zurückgeführt ergibt sich ein Betrag von 1 635 ℳ und hat eine Abnahme gegen das Vorjahr um 275 ℳ stattgefunden.

Die Erträge aus Veräusserungen sind von 16 221 308 ℳ im Jahre 1884/85 auf 15 126 201 ℳ im Jahre 1885/86, mithin um 6,8 pCt. gefallen und entfällt diese Abnahme lediglich auf den Mindererlös beim Verkaufe der bei Erneuerung des Oberbaues gewonnenen Materialien.

Der Depeschenverkehr ergab eine Steigerung der Einnahmen von 460 408 ℳ im Jahre 1884/85 auf 478 310 ℳ im Jahre 1885/86. Die Anzahl der Privatdepeschen ist von 967 982 auf 1 026 668 angewachsen; auf jede Depesche ist eine Einnahme von im Berichtsjahre 0,47 ℳ gegen 0,48 ℳ im Vorjahre entfallen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Oesterreichische Kranken-Versicherungsgesetz.

Die Spezialdebatte des Abgeordnetenhauses über diesen Gesetzentwurf wendete sich gegen dessen Bestimmung, wonach die Betriebskassen der Privateisenbahn- und Dampfschiffbetriebe, sowie die Krankenkassen der Staatsbahnbetriebe und der Tabakfabriken hiervon ausgenommen sind. Die Opposition machte nämlich der Regierung den Vorwurf, dass sie für die Kassen des Staates und der grossen Betriebe eine Ausnahme macht, die sie den freien Kassen gegenüber nicht gelten lassen will. Es wird auf die soziale Abhängigkeit des Arbeiters von den Betriebskassen hingewiesen, aber mächtigere Betriebskassen als die der Eisenbahnbetriebe gibt es ja nicht. Man hätte gerade gegenüber diesen mächtigen Kassen besondere Garantien ausfindig machen sollen, man hat aber im Gegentheile die Beschränkung bezüglich der Selbstverwaltung seitens der Arbeiter getroffen, dass man nicht zwei Drittel, sondern nur die Hälfte der Arbeiter als Maximalzahl in die Verwaltung aufzunehmen erlaubt und ausserdem die Wahl bezw. Bestätigung des Obmannes durch die Aufsichtsbehörde sich vorbehält. Es wird also die Selbstverwaltung der Arbeiter bei diesen wichtigen Kassen vernichtet, und man möchte diesen Standpunkt geradezu einen unmoralischen nennen. Es ist dagegen als Argument vorgebracht worden, dass die Unterwerfung einer Reihe von Eisenbahnen, welche das Oesterreichisch-Ungarische Gebiet durchziehen, ohne Einvernehmen mit Ungarn nicht möglich sei. Hätte man aber das Gesetz mit einiger Voraussicht vorbereitet, so hätte man auch rechtzeitig sich mit Ungarn ins Einvernehmen setzen können und man hätte nicht nöthig gehabt, jetzt diesen rein formellen Einwand entgegenzuhalten. Ein weiteres Argument war, dass man sagte, man könne den grossen Eisenbahnkassen eine Haftung nicht auferlegen, welche, wenn sie auch auf die Invaliditäts- und Altersversorgung bezogen würde, eine zu grosse Last für die Eisenbahnkassen wäre, weil, versicherungstechnisch berechnet, diese Kassen nach Millionen insolvent wären. Man hat endlich gesagt, die Selbstverwaltung könne man diesen Kassen nicht voll und ganz gewähren, weil der Betrieb nicht gestatte, dass die Disziplin gelockert werde.

Alle diese Argumente sind für denjenigen widerlegt, der die Französischen und Englischen Eisenbahnkassen kennt.

Seitens der Regierung wurde zur Rechtfertigung der erwähnten Ausnahme und zwar, wie uns scheint, mit vollem Recht geltend gemacht, dass in Oesterreich eine ganze Reihe von Eisenbahnen existirt, welche mit der andern Reichshälfte gemeinsam sind. Was hätte nun die Regierung thun sollen? Sie hat das einzige gethan, was unter diesen Verhältnissen überhaupt möglich war: die gegenwärtige Organisation beibehalten und die materiellen Leistungen erhöht. Ebenso steht es mit den Staatskassen. Hier sind die beiden Kategorien der Eisenbahnkassen und die Tabakfabriken. Die ersteren konnten nicht anders organisirt werden, als die Privat-Eisenbahnkassen; die nächste Folge davon war die, dass die Staats-Eisenbahnkassen nicht analog behandelt werden konnten mit den übrigen Staatskassen. Alle hier vorliegenden Kassen leisten ja mehr als die Kranken-Versicherungskassen; sie sind — mit geringen Ausnahmen — alle zugleich Invalidenkassen. Es wird da der Versuch gemacht, nicht blos für die Krankheit, sondern auch für das Alter der Versicherten zu sorgen. Dieser Umstand allein war für die Regierung eine Ursache, um in diese Organisation mit schonender Hand einzugreifen. Das sind die Gründe, welche für die erwähnten Ausnahmen massgebend waren. (Dieselben wurden auch im Plenum angenommen.)

Die Nachtragskredite für die Oesterreichischen Staatsbahnen.

In Fortsetzung des hierüber in No. 24 S. 226 d. Ztg. Berichteten excerpiren wir die hierüber im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses geführten Debatten wie folgt: Gegen die Vorwürfe über die jahrelange Ueberschreitung des Staatsbahnbudgets und das Zugeständniss an die Bodenkreditanstalt bezüglich der Konvertirung der Salzkammergutbahn-Prioritäten erwiderte der Regierungsvertreter Niebauer folgendes: Es ist ausgestellt worden, dass die frühere Annuität noch durch zwei Jahre dem Konsortium der Bodenkreditanstalt ausgezahlt worden sei. Es ist ganz richtig, dass die Ausloosung schon im Juli vorgenommen wurde und im Oktober schon der neue Koupon zur Auszahlung gelangt ist. Das gehört aber schon zu den Operationen, die die Bodenkreditanstalt auf ihr Risiko übernommen hat. Vor der Operation konnte man nur mit dem planmässigen Termine rechnen, also bis 1. April 1885. Für uns handelt es sich nur um die Annuitäten vom 1. April 1885 bis 1. April 1886. Man muss überhaupt die Operation als ganze betrachten. Dass die Operation unendlich schwierig war, ist ja klar und geht aus folgendem hervor. Thatsächlich konnte die Zahlung in Englischer Währung begehrt werden. Redner verliest aus dem Formular die bezügliche Stelle, worin gesagt wird, dass die Auszahlung der Zinsen erfolgt entweder in Wien mit 5 fl. Gold, in Paris mit 12 Frcs. 50 Cts. oder in Deutschland mit 10 ℳ, in London mit 10 sh. Man ging dabei davon aus, dass das nur gelte, wenn eine Zahlstelle an einem Englischen Platze besteht. Seit der Emission war in London eine Zahlstelle, zuerst die Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank, später — und namentlich zur Zeit, wo das Uebereinkommen wegen Konvertirung abgeschlossen wurde — die Deutsche Bank, und es wurden thatsächlich in London grosse Summen zur Einlösung präsentirt, so dass die Bodenkreditanstalt sogar in Paris über Pari der Francsparität eingelöst hat, damit nicht so viel nach London gehe. Wie schwierig die Konvertirung dieser Anleihe von 5 auf 4 pCt. und von Englischer auf Markwährung angesehen wurde, mögen die Herren daraus erkennen, dass von den Finanzkräften — und es konnten dabei nur Finanzkräfte ersten Ranges ins Auge gefasst werden — niemand der Sache beikommen wollte. Mit mehreren Instituten wurde ohne Erfolg verhandelt, bis die Bodenkreditanstalt die Offerte machte. An der Börse, wo Redner damals als Börsenkommissar thätig war, wurde der Erfolg sehr bezweifelt. Man war erstaunt, dass diese Konvertirung so gut gegangen ist. Man hat auf die Elisabethbahn hingewiesen, die in eigener Regie konvertirt hat. Es ist schon vom Präsidenten Czedik erwähnt worden, dass da die Verhältnisse anders lagen. Die Elisabethbahn verfügt über einen grossen Reservefonds. Solche Mittel hat die Rudolfbahn nicht. Ich möchte diese beiden Geschäfte gar nicht in Beziehung bringen. Ganz anders war die Operation der Elisabethbahn, wo 5 pCt. Silberprioritäten in 4 pCt. Goldtitel konvertirt wurden. Diese Operation war, ohne das Verdienst derselben schmälern zu wollen, doch viel leichter durchzuführen. Uebrigens hat sich auch die Elisabethbahn erst entschlossen, als Verhandlungen mit den Banken nicht zum Erfolg geführt hatten. Dass das Geschäft aber ein viel leichteres war, geht schon aus der steigenden Tendenz des Goldagios hervor. Es wurde übrigens den Titelbesitzern für 100 fl. Silber 100 fl. Gold geboten. Der Kours stellt sich jetzt so: früher bezogen die Titelbesitzer einen Koupon von 5 fl. Silber, jetzt einen Goldkoupon, der, umgerechnet, 5 fl. 4 kr. Oe. W. ausmacht. Die Rückzahlung war früher 100 fl., jetzt ist sie 126 fl. werth. Anders ist es bei der Rudolfbahn gewesen, wo es sich darum handelte, dem Gläubiger einen Vortheil wegzunehmen, den er hatte, nämlich der Englischen Valuta. Der Vortheil ist mehr als 100 000 fl. Ersparniss für den Staat. Die Bedingungen, die dem konvertirenden Konsortium zugestanden wurden, gehen also nicht über das Bankmässige hinaus. Die Finanzkreise werden Ihnen nöthigenfalls bestätigen, dass die Bedingungen des Geschäftes wirklich gefährlich waren. Dafür hat die Regierung einen Gewährsmann, der das Eisenbahnwesen und die finanziellen Verhältnisse ausgezeichnet beherrscht.

Der Regierungsvertreter verliest hierauf eine Rede des Abg. Dr. Herbst vom 19. Februar 1884, in welcher sich derselbe über die Verstaatlichung der Rudolfbahn aussprach und seinem Zweifel Ausdruck gab, dass die Konvertirung der Goldprioritäten mit einem finanziellen Ersparnisse durchführbar sein werde. Redner schliesst, indem er die Hoffnung ausspricht, dass der Ausschuss die Ueberzeugung gewonnen haben werde, die Regierung habe alles gethan, um das Konvertirungsgeschäft in sachlich begründeter Weise durchzuführen.

Handelsminister Marquis v. Bacquehem: Ich habe mir erlaubt, über eine Anfrage, wie ich mich zu den beantragten Resolutionen stelle, eine Erklärung abzugeben (siehe den vorerwähnten Bericht). Nun ist von einer Seite bemerkt worden, dass das Wort des Ministers diesfalls nicht genügen könne, und dass sachliche Bürgschaften gegen die Wiederkehr von Ueberschreitungen zu bieten sind. Eine sachliche Bürgschaft scheint mir nun vor allem darin zu liegen, dass die vorgekommenen Ueberschreitungen doch zum grossem Theile mit dem Entstehen und raschen Anwachsen des Staatsbahnnetzes zusammenhängen. Es sind jährlich neue Bahnen hinzugekommen, und man war genöthigt, mit Präliminarien zu arbeiten, welche noch von den früheren Verwaltungen herrührten und unter ganz anderen Voraussetzungen aufgestellt worden waren. Diese Entwickelung ist im grossen und ganzen abgeschlossen, womit auch die durch sie bedingte Folge wegfällt. Ein weiterer Grund der Ueberschreitungen ist die Anomalie, die in der bisherigen Ausdehnung des finanziellen Dienstes der Generaldirektion auf die Kouponszahlungen der Titres der verstaatlichten Bahnen bestand. Diese Anomalie hört mit dem Uebergange dieser Gebahrung an die Verwaltung der Staatsschuld auf. Ein dritter Punkt ist der, dass der Wirkungskreis des Finanzministeriums gegenüber dem Handelsministerium in Absicht auf die Einhaltung des budgetmässig bewilligten Präliminares der Staatsbahnen präzisirt wurde. Ein vierter Punkt ist, dass einem schon früher ausgesprochenen Wunsche gemäss die möglichste Uebereinstimmung der Gebahrungs- und Verrechnungsnormen des Staatsbetriebes, soweit es die Eigenart dieses Dienstzweiges zulässt, mit den übrigen Staatsdienstzweigen theils schon eingeleitet wurde, theils den Gegenstand weiteren fachmännischen Studiums bildet. Zum Schlusse möchte ich mir noch erlauben zu bemerken, dass die Schulung und Eingewöhnung des aus dem Dienste der Privatgesellschaften übernommenen Personals in die Gebahrungsformen der Staatsbahnen naturgemäss sich vervollständigen wird. In diesen fünf Punkten, die ich mir erlaube, als Ergänzung meiner Erklärung vorzubringen, dürfte der Ausschuss solche Bürgschaften erblicken, wie sie verlangt worden sind.

Abg. Dr. Herbst hebt hervor, dass die Differenz nicht 100 000, sondern nur 76 000 fl. ausgemacht habe, und dass diese Differenz nur von der zu niedrigen Annahme des Kourses der Prioritäten der Bodenkreditanstalt bei Uebernahme von 58½ Millionen derselben herrühre. Redner glaubt, dass der dabei angenommene Kours schon aus dem Grunde zu niedrig gewesen sei, weil die Bodenkreditanstalt seinerzeit zu einem Kourse von 92 die Option zuliess.

Was nun die Kreditüberschreitungen betreffe, so rühren die Uebelstände daher, dass die Generaldirektion der Eisenbahnen einen Staat im Staate bilde. Zuerst kamen einige gute Jahre — aber nicht etwa blos wegen der Einnahmen, sondern insbesondere, weil Fonds und andere Gelder übernommen wurden. Es scheine aber, dass die Finanzverwaltung entweder nichts erfuhr oder kein Interesse daran hatte, etwas zu erfahren. Es sei wieder das System der möglichsten Verkleidung des Defizits angewendet worden. Die Vorgänge beweisen, dass die bestehenden Vorschriften über die finanzielle Kontrole nicht gehandhabt wurden.

Sektionschef Freiherr v. Czedik erklärt, dass der Staatsbetrieb in Oesterreich allerdings den Beweis zu liefern habe, ob er ebenso gut verwalte wie der Privatbetrieb. Es müsse hervorgehoben werden, dass die wirkliche Ueberschreitung viel kleiner war, als der Betrag von 5 368 000 fl.; an 2 Millionen wurden nämlich allein für den Reservefonds verwendet. Thatsächliche Ueberschreitungen fanden nur einige Hunderttausend statt. Der Geschäftsbericht für 1886 werde den Beweis liefern, dass die Vorwürfe nicht gerecht waren.

Nachdem sich noch mehrere Redner für und wider ausgesprochen hatten, wurde der Gesetzentwurf und die Resolutionen dahin angenommen, dieselben und das Gesetz auch dem Plenum zur Annahme zu empfehlen.

Der Oesterreichische Gesetzentwurf über die Lokalbahnen.

Hierüber wurden vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses die Berathungen fortgesetzt (siehe No. 14 S. 124 d. Ztg.) und vorerst der von einem Abgeordneten gestellte Antrag abgelehnt, es möge ein provisorisches Gesetz geschaffen werden, womit das Zustandekommen einzelner im Stadium der Konzessionsverhandlungen befindlichen Lokalbahnen gesichert werden soll. Der Handelsminister legte nämlich dar, dass im Augenblicke nur einige wenige Projekte spruchreif erscheinen und dass selbst die von der Nordbahn zu bauenden neun Lokalbahnen in keinem Falle vor Mitte Juni konzessionirt werden können; er trat daher für die vom Referenten empfohlene rasche Erledigung der ersten zehn Artikel des Entwurfes ein, welche der Regierung die erforderliche Ermächtigung geben, und der Ausschuss, welcher den Artikel 1 bereits berathen hat, setzte die Verhandlung beim Artikel 2 fort. Derselbe normirt die technischen Erleichterungen bei der Herstellung von Lokalbahnen und wurde unverändert angenommen. Der Artikel 3, welcher ähnliche Erleichterungen für den Sekundärbetrieb auf bestehenden Bahnen festsetzt, wird eliminirt, der wesentliche Inhalt desselben wird als Zusatz zu Artikel 1 beigefügt. Im Artikel 4 verlangt die Regierung die Ermächtigung, bei Festsetzung der Tarife für Lokalbahnen Ausnahmen vom Gesetze des Jahres 1877 (über die Maximaltarife) zu gewähren. Der Artikel wird nach einigen Aufklärungen des Sektionschefs R. v. Wittek angenommen. Desgleichen wird der Artikel 5, welcher die Gebühren- und Stempelfreiheit für gewisse auf das Zustandekommen von Lokalbahnen bezügliche Verträge und sonstige Urkunden ausspricht, unverändert angenommen. Artikel 6 setzt die Steuerfreiheit auf die Dauer von höchstens 30 Jahren, ferner die übliche Stempel- und Gebührenfreiheit für die erste Emission von Aktien und Prioritäten fest und bestimmt, dass die skalamässige Stempelgebühr von den Personen-Fahrkarten in eine Prozentualgebühr, und zwar von drei Prozent des Fahrpreises umgewandelt werden soll. An diesen Artikel knüpft sich eine längere Debatte, welche folgenden Verlauf nimmt:

Abg. Dr. Herbst beantragt zwei Zusätze, wonach gesetzlich eine Befreiung von Lokalbahnen von den durch die Gemeinden und anderen autonomen Körperschaften einzuhebenden Gebühren und Steuern nicht einzutreten habe. — Abg. Dr. Weeber schliesst sich dem Antrage an und beantragt ausserdem, dass die Steuerbefreiung für Lokalbahnen nicht mit „höchstens dreissig“, sondern „höchstens zwanzig“ Jahren festgesetzt werde. — Abg. Dr. Steinwender meint, dass eine Steuerbefreiung bei einer gut rentirenden Lokalbahn nicht am Platze sei, dass insbesondere bei Festsetzung einer dreissigjährigen Befreiung eine Einschränkung erfolgen müsse, und beantragt daher, dass die Steuerbefreiung nur gewährt werden solle, „insofern das Erträgniss nicht eine fünfprozentige Verzinsung des Anlagekapitals übersteigt“. — Abg. Freiherr v. Styrcea ist gegen diesen Antrag: weil die Gemeinden und Länder den grössten Nutzen von den Lokalbahnen haben, so sollen sie auch Begünstigungen einräumen. — Sektionschef R. v. Wittek erhebt Bedenken gegen die vorgeschlagenen Zusatzanträge, welche die heikle Frage der Zuschläge aufrollen, von der bisherigen konstanten Uebung der Gesetzgebung abgehen und die das Lokalbahnwesen derselben begünstigende Tendenz derselben ausdrücklich beschränken. — Der Referent Dr. R. v. Bilinski erklärt sich gegen die Zusatzanträge des Abg. Dr. Herbst, weil es einerseits nach seiner Ueberzeugung ohnehin selbstverständlich sei, dass der Reichsrath Befreiungen nur von staatlichen Gebühren und Steuern ertheilen könne, weil gegen die ausdrückliche Einschränkung auf Staatssteuern im vorliegenden Gesetze in der Zukunft einen Schluss a contrario für die Möglichkeit anderweitiger Befreiungen durch den Reichsrath gestatten könnte, und weil man andererseits im Gesetze nicht ausdrücklich darauf hinweisen dürfe, dass nur der Staat, nicht aber auch andere bei der Entstehung von Lokalbahnen in höherem Masse interessirte Kreise finanzielle Opfer zu Gunsten der Lokalbahnen bringen sollen. Bei der Abstimmung wird Artikel 6 mit den zwei Zusatzanträgen der Abg. Dr. Herbst und Dr. Steinwender, vorbehaltlich der entsprechenden Stilisirung durch den Referenten, angenommen. Der Antrag des Abg. Dr. Weeber wird abgelehnt.

Anbringung von Firmatafeln an den Bahnhofrestaurationen.

Gegen dieses dem Oesterreichischen Gewerbegesetze entsprechende Verlangen einer Verwaltungsbehörde, wonach der Vor- und Zuname, sowie die Gewerbebefugniss des Restaurationspächters auf einer Firmatafel anzubringen wäre, hat die betreffende Bahnverwaltung statt des vorgeschriebenen Rekurses im Instanzenzuge gleich die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet. In derselben wurde die Entbehrlichkeit und Schädlichkeit einer solchen Firmatafel damit begründet, dass fast alle Bahnhofrestaurationen sich in den Aufnahmegebäuden und zwar sehr häufig blos in den der Innenseite des Bahnhofes zugewendeten Lokalitäten befinden, dass gerade diese innern Gebäudefronten im öffentlichen Interesse nur mit sachlich die Orientirung vermittelnden oder bahnpolizeilichen Aufschriften und Kundmachungen versehen, im übrigen aber im Interesse des Publikums von Affichen anderer Art freigehalten werden sollen und dass daher die Anbringung der Firmatafeln der Restaurateure nur störend wirken könne, während die bisherige einfache Aufschrift „Restauration“ sich stets als vollkommen genügend erwiesen habe. — Das diesbezüglich kompetente Ministerium des Innern hat mittelst Erlass die Verfügung getroffen, dass es von der Anbringung der Firmatafeln an der Bahnhofrestauration sein Abkommen erhalte.

Getreideverkehr aus Russland.

Nach einem von der Russischen Südwestbahn mit Gültigkeit vom 22. März herausgegebenen Spezialtarife für den Transport von Getreide etc. ab Stationen der Orel-Grjasi Eisenbahn

nach Radziwilow und Woloczysk via Orel-Kursk-Kiew wird für die mit direkten Frachtbriefen nach oder über Brody resp. Podwoloczyska zur Beförderung gelangenden Getreidesendungen für die Russische Strecke der Verbindungsbahn ab Radziwilow resp. Woloczysk bis zur Grenze eine Ueberfuhrgebühr nicht berechnet, für die Oesterreichische Strecke der beiden Verbindungsbahnen wird von der Einhebung einer Ueberfuhr- resp. Manipulationsgebühr vorläufig ebenfalls abgesehen. (Vergl. auch die entsprechende Bekanntmachung in dieser Nummer.)

Hebung des Umschlagverkehres an der regulirten Donau bei Wien.

Vom Handelsministerium wurde die Wiener Handelskammer über die diesfalls zu ergreifenden Massregeln mit dem Beifügen aufgefordert, dass die Regierung die Feststellung von sechs öffentlichen Landungsplätzen im neuen Strombette in Aussicht genommen habe. Die Kammer erklärte nun, es sei von der Errichtung verschiedener Landungsplätze überhaupt abzusehen; dagegen sei der gesammte Schiffsverkehr auf einen einzigen grossen öffentlichen Landungsplatz zu konzentriren, welcher, mit der Donau-Uferbahn in Verbindung gebracht, als Eisenbahnstation zu erklären sein würde und für welchen bestimmte Tarifsätze aufzustellen wären. Die Kammer empfiehlt übrigens eine hierfür geeignete, an der Ferdinands-Nordbahn gelegene Grundfläche, wo auch ein Centralbahnhof errichtet werden könnte.

Abendzüge der Elisabeth-Westbahn.

Infolge der auch in dieser Zeitung besprochenen Agitation gegen die Einschränkung der diesbezüglichen Nachmittags- bezw. Abendzüge wurde von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen den Blättern folgendes Communiqué zugesendet:

„Infolge der fortgesetzten ökonomischen Bestrebungen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde bekanntlich dem im Frühjahre versammelten Staatseisenbahnrathe das Projekt vorgelegt und von demselben gutgeheissen, die beiden Nachmittags 4 Uhr via Passau nach London und 9 Uhr 25 Minuten Abends via Salzburg nach Paris abgehenden Züge rücksichtlich der gemeinsamen Strecke Wien-Wels ebenso zu vereinigen, wie die korrespondirenden Retourzüge, welche Morgens, beziehungsweise Vormittags in Wien eintreffen. Die Vereinigung wurde, wie bekannt, dahin geplant, dass beide Züge um 4 Uhr Nachmittags abgehen sollten, nachdem für den um diese Zeit schon dermalen abgehenden Passau-Londoner Zug erst vor einigen Jahren nach vielfachen Bemühungen die kürzesten Fahrzeiten und vorzügliche Anschlüsse auf der ganzen Strecke tour und retour erlangt waren. Nachdem sowohl die Königlich Bayerischen Staatsbahnen, als auch die Postverwaltung den lebhaften Wunsch nach Aufrechterhaltung des Abendzuges ausgesprochen hatten, wurde nach eingehenden Berathungen in München und Dresden sowie nach mehrfacher schriftlicher und mündlicher diplomatischer Intervention von Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister die Bewilligung zur Vereinigung der beiden Züge Abends etwa 9 Uhr unter der Bedingung gegeben, dass die Bayerischen Bahnen ihren ganzen Einfluss dahin verwenden, dem ebenfalls auf diese Zeit rückzuverlegenden Passau-Londoner Zug dieselben günstigen Fahrzeiten und Anschlüsse auf der ganzen Strecke zu sichern. Bei einer in den letzten Tagen in Nürnberg abgehaltenen Konferenz wurde eine diesfällige Vereinbarung erzielt, welche mit dem Herbste 1887 ins Leben zu treten hätte, und kann sonach bei voller Wahrnehmung der aus ökonomischen Rücksichten beabsichtigten Vereinigung der beiden Züge das Einverständniss mit den Nachbarbahnen und die volle Erfüllung der Wünsche der Postverwaltung als erreicht betrachtet werden.“

Die Wiener Handelskammer hat jedoch eine Eingabe an das Handelsministerium beschlossen, in welcher um Aktivirung der geplanten Nachtschnellzüge nach Süddeutschland womöglich schon mit Beginn der Sommerfahrordnung gebeten wird.

Unklarheit in den Kundmachungen über Refaktiegewährung.

Die Königlich Ungarische Kurie hat in einem Rechtsfalle, in welchem über die Höhe des Frachtengebührnachlasses bei einer das Quantum von 100000 Metercentnern Steinkohlen während eines Jahres übersteigenden Gesammtfracht zwischen dem Aufgeber und der transportirenden Eisenbahn und zwar über die ziffermässige Bedeutung der diesbezüglichen Kundmachung Meinungsverschiedenheit entstanden war, folgendes Urtheil gefällt:

Laut der, die Kundmachung der Refaktie betreffenden Ministerialerlässe, ist die eine Refaktie gewährende Eisenbahn verpflichtet, die Refaktie und den bestehenden Frachtsatz, auf welchen sie sich bezieht, ziffermässig kundzumachen. Wenn die Eisenbahn statt des bestehenden, einen nicht existirenden Frachtsatz kundmacht und dadurch ein Missverständniss verursacht, ist sie verpflichtet, die ziffermässig kundgemachte Refaktie zu bezahlen und kann nicht dagegen einwenden, dass der Aufgeber infolge der Anwendung des vom kundgemachten faktisch abweichenden, billigeren Frachtsatzes einen Theil der ziffermässig kundgemachten Refaktie bereits genossen hat, weil der Aufgeber diese Differenz auch schon ohne Rücksicht auf diese erwähnte Kundmachung auf Grund des faktisch angewendeten billigeren Frachtsatzes hätte ansprechen können.

Gemeinschaftliche Direktorenkonferenz.

In der letzten Konferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahndirektoren wurden u. a. folgende Beschlüsse gefasst: Der Ausstellungstarif wurde bewilligt für die Gegenstände der vom 8. bis 11. September im Bubencer Parke bei Prag stattfindenden internationalen landwirthschaftlichen Spezialausstellung, für die im Monat September in Krakau stattfindende Landesausstellung, für die vom 14. bis 22. Mai in der Rotunde im Prater stattfindende Pferdeausstellung. — Fahrpreisermässigungen werden gewährt anlässlich von Generalversammlungen den Mitgliedern des Ersten allgemeinen Beamtenvereines, des Forstwirthschaftlichen Vereines in Wien, des Bienenzüchtervereines und des Internationalen Kongresses für Hygiene in Wien. Schliesslich wurden bei vertraulicher Behandlung, der Aufforderung des Kriegsministerums entsprechend, zwei mit der Mobilisirung im Zusammenhange stehende Fragen beinahe mit Stimmeneinhelligkeit erledigt, und zwar der einheitliche Vorgang wegen Einrechnung der von den Eisenbahnbediensteten im Kriegsfalle beim Militär zugebrachten Dienstzeit in die Eisenbahndienstzeit, und die Vereinbarung wegen der Beistellung der für die Militärtransporte im Kriegsfalle nöthigen Betriebsmittel und die Vergütigungsansprüche.

Der Russische Getreideimport und die Carl-Ludwigbahn.

Die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse in Russland üben auf den dortigen Export des Getreides eine nachhaltige Rückwirkung aus. Je tiefer der Rubelkours sinkt, desto intensiver gestaltet sich die ausländische Nachfrage nach Russischem Getreide. Die Ausfuhr betrug denn auch in der Zeit vom 1. Januar bis 6. März

	1886	1887
	Tschetwert	
über Radziwilow	28 700	104 000
„ Wolotschysk	34 600	71 400

im ganzen somit via Carl-Ludwigbahn 175 400 Tschetwert oder rund 2 500 Waggons gegen 63 300 Tschetwert oder 1 000 Waggons in der gleichen Periode des Vorjahres. Aus dieser Steigerung des Transits erklären sich auch zum grossen Theile die Mehreinnahmen der Carl-Ludwigbahn.

Ein empirisches Verfahren zur Ermittelung der Transportkosten bei Steigungen.

Ueber dieses schwierige Thema hielt der Verkehrsdirektor der Oesterreichischen Staatsbahnen, Hofrath Obermayer, im Oesterreichischen Eisenbahnklub einen höchst lehrreichen, durch ein umfassendes statistisches Material unterstützten Vortrag. Wir können unmöglich in dem engen Rahmen des gegenwärtigen Berichtes auch nur einen knappen Auszug dieses ebenso von gründlichen, mühevollen Studien, als von einer scharfsinnigen Verarbeitung ihrer Resultate zeugenden Vortrages bringen und müssen diesbezüglich auf den im Oesterreichischen Centralblatte No. 33 d. J. erschienenen Auszug, sowie auf die ausführliche Wiedergabe dieses Vortrages verweisen, welcher demnächst in der Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung erscheinen wird. Mit Recht betonte der Vorsitzende, Regierungsrath Dr. Liharzik, in seinem Danke für diesen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag, dass das darin behandelte Thema zu den schwierigsten und vielumstrittensten Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gehöre, und dass speziell jeder neue Beitrag, die so schwierige Frage der Selbstkosten der Eisenbahnen zu lösen, höchst dankenswerth sei.

Elfte Generalversammlung des Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtsschutzvereines.

Der dieser am 21. März d. J. abgehaltenen und aus allen Theilen der Monarchie beschickten Versammlung des fast 5 000 Mitglieder zählenden Vereins vorgelegte Jahresbericht enthält folgende Mittheilungen: Die dermaligen Einnahmen dieses seit 14 Jahren bestehenden Vereines bezw. die Beiträge der Mitglieder stehen mit den grossen Leistungen, für welche derselbe gegenwärtig statutarisch gegenüber seinen Mitgliedern aufzukommen hat, in keinem richtigen Verhältnisse. Es hat demnach das Handelsministerium der Vereinsleitung den Auftrag ertheilt, die Monatsbeiträge der Mitglieder entsprechend zu erhöhen, und es schlägt die Vereinsleitung daher vor, den bisherigen Monatsbeitrag von 1 fl. für unter 50 Jahre alte Mitglieder um 30 kr., für derzeit über 50 Jahre alte um 60 kr. zu erhöhen.

Mit Rücksicht auf die zahlreichen Benefizien, welche dieser Verein seinen Mitgliedern, u. zw.: 1. durch Unterstützungen bei

Erkrankungen und Unfällen im Dienste; 2. namhafte Abfertigungen an die Hinterbliebenen; 3. Pensionszulagen für die wegen Invalidität enthobenen Mitglieder und 4. durch Rechtsschutz gewährt, muss die Massnahme der Erhöhung der Mitgliedsbeiträge als eine wohlberechtigte und im Interesse der Mitglieder gelegene bezeichnet werden.

Ein Blick auf die Gebahrungsübersicht seit Bestehen dieses nur auf dem Prinzipe der Assoziation und Selbsthilfe begründeten Vereines zeigt, wie viel durch Gemeinsinn und kollegiales Zusammenwirken geleistet werden kann. — Wir wollen in Kürze die Hauptergebnisse rekapituliren und wählen hierzu das Gründungsjahr, weiter die Resultate des ersten Dezenniums des Vereinsbestandes und schliesslich jene des letztabgelaufenen Vereinsjahres:

	1873	1884	1886
Mitgliederstand	834	3 921	4 998
Einnahmen	fl. 8 294	fl. 49 201	fl. 69 073
Gesammtausgaben	„ 2 071	„ 36 660	„ 64 560
und zwar entfallen hiervon auf:			
Krankenunterstützungen	„ 200	„ 18 322	„ 24 615
Pensionsunterstützungen	„ —	„ 4 460	„ 11 369
Todeszahlungen	„ 200	„ 11 271	„ 18 437
Rechtsschutz	„ 793	„ 660	„ 1 461
Kassastand am Jahresschlusse	„ 6 223	„ 96 779	„ 125 162

Im ganzen wurden während des 14jährigen Vereinsbestandes ausbezahlt an:

Krankenunterstützungen	fl. 173 735
Pensionsunterstützungen	„ 40 536
Todeszahlungen	„ 127 948
sonach den Mitgliedern bezw. deren Hinterbliebenen zugewendet	fl. 342 219
während die Mitglieder- und ausserordentlichen Beiträge sich auf	„ 479 211

bezifferten.

Der Verein, welcher Mitglieder von nahezu sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen zählt, wird von einem Centralausschusse in Wien verwaltet und zählt ausserdem die für die Zugbegleiter von 25 Bahnen errichteten Lokalausschüsse, deren Zahl Ende des Vereinsjahres 1886 117 betrug. — Das Vermögen des Vereins ist, bis auf einige wenige Loose, in Sparkassen fruchtbringend angelegt. — In der Generalversammlung selbst wurden nach einer lebhaften aber massvoll geführten Debatte die vorstehenden Anträge auf Erhöhung der Jahresbeiträge, zugleich aber auch Reduktionen der Unterstützungen und der diesbezüglich bereits erworbenen Ansprüche zum Zwecke der vollständigen Sanirung des Vereins in der Hoffnung angenommen, dass diese Massregeln nur vorübergehender Natur sein werden. Die „Verkehrszeitung" wurde als Organ des Vereins erklärt und fand die Ernennung von mehreren Ehrenmitgliedern statt, darunter die Präsidenten Baron Czedik, Hertz und de Serres-Wiezffinsky, die Eisenbahndirektoren Schüler, Dr. Gross, Obermayer und Pfeifer, endlich der Oberinspektor von Ringheim der Staats-Eisenbahngesellschaft.

Personalien bezüglich der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Generalinspektion.

An Stelle des Hofraths Ritter v. Perl (auch gewesener Direktor der Rudolfbahn während deren Sequestration), der nach vieljährigem verdienstvollen Wirken wegen anhaltender Kränklichkeit um seine Enthebung angesucht hat, ist der Ministerialrath Rudolph Frhr. v. Lilienau zur Dienstleistung bei der Generalinspektion bestimmt worden. Derselbe übernimmt als Vorstand der Betriebsabtheilung zugleich die Leitung der Abtheilungen für kommerziellen Betrieb, Staatsgarantie und allgemeine Verwaltung. Ministerialrath Baron Lilienau war während der letzten Jahre bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als administrativer Direktor in Thätigkeit. Als sein Nachfolger wird Regierungsrath Dr. Ferdinand Zehetner, gegenwärtiger Vorstand des Rechtsbüreaus der Generaldirektion dieser Staatsbahnen, genannt.

Die Bahnen der Balkan-Halbinsel.

Ober-Baurath Achilles Thommen hielt vor kurzem, wie das „Wiener Tageblatt" berichtet, im Orientalischen Museum einen Vortrag über obiges Thema. Nach einer kurzen Geschichte der ehemaligen Konzessionirung der Balkanbahnen und der Modifikationen dieses Projektes verweilte der Vortragende bei der Organisation des gegenwärtigen Betriebes und betonte, dass man in Oesterreich kein Interesse daran habe, an dieser Organisation wesentlich zu rütteln, da der Betrieb ganz in Händen von Deutschen und Oesterreichischen Beamten liege. Durch die grosse Lokalkenntniss und Beziehungen derselben werde unseren Grossindustriellen, wenn sie einmal mit Energie den Balkan kultiviren werden, ein ungeahnter Vortheil erwachsen. Die Bahnen selbst seien vollständig geeignet, um als Anschluss an das Europäische Bahnnetz für den internationalen Verkehr zu funktioniren. Ueber die kommerziellen Aussichten, welche sich eröffnen, seien die Ansichten der Leute im Lande zwar pessimistisch, weil sie die genügende Konsumtionsfähigkeit vermissen, nichtsdestoweniger finde sich für die Oesterreichische Grossindustrie in den Balkanländern ein günstiges Absatzgebiet, wofern sie keine Zeit versäumt, um sich dieses Gebietes zu bemächtigen und Leute an Ort und Stelle entsendet, um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu studiren.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Erkrankung des Deutschen Kaisers, Bismarck's Aeusserung im Herrenhause über die Gefährdung der nationalen Existenz und die Auslassungen offiziöser Blätter, dass der Friede noch immer nicht gesichert sei — haben den Rückschlag in der Koursentwickelung bewirkt, wovon auch die Bahnwerthe berührt wurden, zumal der abnorme Schneefall eine Verminderung der Einnahmen und eine diesfällige Erhöhung der Ausgaben befürchten liess. So wichen Nordbahn (2371), ungeachtet sie für die erste Märzdekade ein Plus von 200 000 fl. gegen diese Periode des Vorjahres nachwies und infolge von ärarischen Transporten an einem dieser Märztage die stärkste Tageseinnahme seit ihrem Bestande hatte; die Russischen Getreideimporte wirkten auf die Carl-Ludwigbahn (202,80) nicht so günstig als erhofft ein; bei Nordwestbahn (161,75), Elbethal (157,30), Staatsbahn (240,70) und Südbahn (86,75), waren keine speziellen Ursachen für deren Rückgang bekannt; derselbe war eben eine Folge der allgemeinen Missstimmung, die hoffentlich bald weichen wird.

Aus Sachsen.

Schönberg-Hirschberg und Göttengrün-Lobenstein.

Die Ausführung dieser beiden in diesem Blatte bereits mehrfach erwähnten Bahnprojekte — welche nach einem zwischen der Königlich Sächsischen und der Fürstlich Reussischen j. L. Regierung abgeschlossenen, inmittels von den beiderseitigen Landesvertretungen gutgeheissenen Vertrag die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung auch soweit nicht Reussisches Gebiet berührt wird gegen Erstattung der Anschlagssumme seitens der Reussischen Regierung bauen und sodann auch gegen einen bestimmten Pachtzins betreiben wollte — ist seit kurzem in ein neues Stadium getreten. Da nämlich neuerdings von der Königlich Preussischen Regierung der Bau einer Bahn von Triptis über Lobenstein nach Blankenstein in Aussicht genommen worden ist, diese Bahn aber rücksichtlich der Strecke Lobenstein-Blankenstein sich mit dem Projekt Göttengrün-Lobenstein nahezu decken würde, so ist beschlossen worden, von der Ausführung dieser — übrigens schmalspurig projektirten — Zweiglinie Göttengrün-Lobenstein vorläufig Abstand zu nehmen, wenigstens auf so lange, als bis sich übersehen lässt, ob das gedachte Projekt der Preussischen Regierung wirklich zur Ausführung kommt oder nicht.

Die normalspurig zu erbauende Linie Schönberg-Hirschberg wird von diesem Preussischen Projekt nicht berührt und demgemäss sollen dem Vernehmen nach die erforderlichen speziellen Vorarbeiten in nächster Zeit in Angriff genommen werden. Auch dürfte es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die Sächsische Regierung den Bau und Betrieb dieser Linie auch bei Nichtausführung des Zweigbahnprojekts Göttengrün-Lobenstein unter den nämlichen Bedingungen übernehmen wird, wie sie nach den vereinbarten Verträgen für das Gesammtprojekt in Aussicht genommen waren.

Projekte Pirk-Hof und Adorf-Hof.

Das Komitee, welches sich die Herstellung einer direkten Verbindung von Plauen i/V. nach Hof und damit einer Abkürzungslinie für die Verbindung Leipzig-Hof durch Ausführung einer direkten Linie Pirk-Hof oder Weischlitz-Feilitzsch zur Aufgabe gestellt hat, hat neuerdings wieder ein Lebenszeichen von sich gegeben. In der Mitte März stattgehabten Sitzung dieses Komitees wurde nämlich ein neuer Vorsitzender gewählt, sodann aber wurde beschlossen — da es kaum gelingen dürfte, die Sächsische Regierung, welcher die Petitionen für die gedachte Linie vom vorigen Landtage nur zur Kenntnissnahme überwiesen wurden, zur Ausführung des Baues auf Staatskosten zu veranlassen — den Bau durch eine Privatgesellschaft in Aussicht zu nehmen und demgemäss bei den Sächsischen Ministerien des Innern und der Finanzen um die Ertheilung „der Konzession zur Vornahme der Vorarbeiten behufs Erbauung einer normalspurigen Bahn untergeordneter Bedeutung von Pirk nach Hof durch eine Privatgesellschaft" nachzusuchen und dieses Gesuch den gedachten Ministerien durch eine Deputation persönlich unterbreiten zu lassen. Dem Vernehmen nach sind wegen Baues und Betriebes der Bahn Verhandlungen mit dem Bauunternehmer Bachstein in Berlin eingeleitet worden. Ebenso verlautet auch, dass derselbe Bauunternehmer die Ausführung des weiter noch für das südwestliche Sachsen bestehenden

ebenfalls mehrfach in dieser Zeitung besprochenen Projektes Adorf-Hof übernehmen werde. (Rücksichtlich der Theilstrecke Adorf-Rossbach hatten die Sächsischen Kammern bereits beim letzten Landtag der Sächsischen Regierung die Ermächtigung gegeben, einer Privatgesellschaft die Konzession zu ertheilen.) Man hofft, dass durch Vereinigung der Ausführung beider Projekte Pirk-Hof und Adorf-Hof — welche nicht als Konkurrenzlinien erscheinen, da die letztere als Fortsetzung der Aue-Adorfer Linie zu betrachten ist, während Pirk-Hof, wie bemerkt, die Entfernung Leipzig-Hof abkürzen soll — in einer Hand mannigfache Vortheile mit sich bringen wird. So können beide Linien nunmehr bereits vor der Einmündung in Hof zusammengelegt werden, auch kann für beide Linien eine Brücke in Hof hergestellt werden und endlich wird sich vielleicht dadurch die Errichtung eines zweiten Bahnhofs in dem Fabrikdistrikte von Hof ermöglichen lassen.

In der am 20. März stattgehabten Sitzung des Eisenbahnkomitees für Adorf-Rossbach-Hof ist über die Beschaffung der Mittel für die Vorarbeiten verhandelt worden, da Bachstein für die Tracirung 200 ℳ pro Kilometer verlangt — ein Betrag, der bei Ausführung der Bahn durch diesen Unternehmer zurückerstattet werden würde. Der auf die Sächsische Strecke entfallende Antheil an diesen Kosten in Höhe von etwa 2200 ℳ wird leicht zu beschaffen sein, und bei dem regen Interesse, welches zumal die Vertretungen von Regnitzlosau und Hof für das Projekt an den Tag gelegt haben, steht zu erwarten, dass auch der Bayerische Antheil (ca. 3000 ℳ) aufgebracht werden wird. Die Stadtgemeinde Hof will die betheiligten Gemeinden zur Leistung entsprechender Beiträge auffordern.

Projekt Limbach-Waldenburg-Altenburg.

Ein weiteres Projekt, für dessen Ausführung neuerdings wieder lebhafter agitirt wird, ist dasjenige einer Verbindung von Limbach, Endstation der von der Chemnitz-Leipziger Linie abzweigenden Bahnstrecke Wittgensdorf-Limbach, mit Altenburg unter Durchschneidung der Muldenthalbahn bei Waldenburg und nach Befinden unter Herstellung einer Zweigbahn nach St. Egidien an der Chemnitz-Zwickauer Hauptlinie. Diese Bahnverbindung soll die Interessen der Industrie im Muldenthal fördern (billigerer Bezug der Oelsnitz-Lugauer Steinkohlen und der Meuselwitzer Braunkohlen), vor allem aber der Bevölkerung der östlichen Hälfte des Herzogthums Altenburg zu Gute kommen, welche allerdings zur Zeit noch gar keine Eisenbahn besitzt und sich im Vergleich mit dem an Bahnen reichen westlich der Pleisse gelegenen Theile des Herzogthums stark benachtheiligt findet.

Eine vor kurzem in Waldenburg zusammengetretene Versammlung von Vertrauensmännern und Interessenten aus der dortigen Gegend berieth über eine Offerte der Baugesellschaft Sönderop & Comp. in Berlin, wonach diese die projektirte Bahn auf Aktien erbauen wollte, für die Kosten der Vorarbeiten aber, falls die Konzession für die Bahn nicht zu erlangen sein sollte, Ersatz der Tracirungskosten in Höhe von 100 ℳ pro Kilometer verlangte. Da die Länge der Bahn mit Einschluss der Abzweigung nach St. Egidien ca. 47 km betragen wird, wäre danach also ein Garantiefonds von ca. 4700 ℳ aufzubringen. Die Versammlung beschloss nun auch einen solchen Fonds in der Höhe von 5000 ℳ, der durch Ausgabe von Beitragsscheinen, auf je 10 ℳ lautend, zu beschaffen, aber vorläufig auf das Sönderop'sche Anerbieten nicht einzugehen, sondern diese Summe mittelst einer neuen Petition der Sächsischen Staatsregierung als Deckung des Aufwandes für die Vorarbeiten der projektirten Eisenbahnlinie St. Egidien-Limbach-Waldenburg-Altenburg anzubieten.

Anscheinend kollidirt dieses Projekt mit dem Projekt Limbach-Wüstenbrand, welches von der letzten Ständeversammlung der Staatsregierung zur Erwägung überwiesen worden war.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1570 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 30. v. Mts.)

No. 1615 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreise-Verkehr eintretenden Belgischen Nicht-Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 1636 vom 30. v. Mts. an die Mitglieder der Subkommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Begleitschreiben zu dem Protokolle d. d. Frankfurt a. M., den 25/26. v. Mts. (abgesandt am 31. v. Mts.).

Litteratur.

Sammlung von Bestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands. Durchgesehen im Reichs-Eisenbahnamt. Berlin 1887. Verlag von Ernst & Korn (Wilh. Ernst).

Es ist eine bekannte Thatsache, dass die Deutsche Fachlitteratur bisher nur wenige, das eigentliche Eisenbahnbetriebs- und Verkehrswesen behandelnde Lehrbücher besitzt, welche vor einer streng wissenschaftlichen Kritik zu bestehen vermögen. Die Gründe hierfür sind nicht minder bekannt. Das Eisenbahnwesen ist in beständiger Entwickelung begriffen; neu auftretende oder in der Umwandlung befindliche Bedürfnisse erheischen unaufhörlich neue Mittel und Wege, denselben gerecht zu werden, und die Arbeitskraft derjenigen, deren ehrenvolle Aufgabe es ist, auf dem in Rede stehenden Gebiete für die Allgemeinheit zu wirken, wird in der Regel durch die Bewältigung der einander meist schnell verdrängenden Tagesfragen so überreichlich erschöpft, dass die nothwendige Zeit für umfassende Arbeiten, welche auf breiter wissenschaftlicher Grundlage planvoll aufgebaut werden müssen, nur schwer zu gewinnen ist. Wer das Deutsche Eisenbahnwesen studiren, zu dem eigentlichen geistigen Kerne desselben vordringen will, der muss sich u. a. mit zahllosen neben einander bestehenden oder einander ergänzenden Vorschriften beschäftigen, welche dem Bedürfnisse gemäss herausgegeben und nach Massgabe der fortschreitenden Erfahrungen und Errungenschaften geändert oder neu bearbeitet werden. Eine solche Art des Studiums ist freilich nicht ganz einfach; denn das gebotene Material, welches in einer, seinem Sonderzwecke entsprechenden Form erscheinen muss, ist etwas spröde und erfordert nicht selten eine bereits weitgehende Kenntniss der betreffenden Verhältnisse, wenn es in vollkommener Weise verstanden werden soll. Immerhin aber gewährt es dem Eingeweihten doch ein Bild des jeweiligen Standpunktes des Eisenbahnwesens.

Eine kleine Sammlung solcher zum Theil der neuesten Zeit entstammenden Vorschriften, welche vor der Veröffentlichung dem Deutschen Reichs-Eisenbahnamte vorgelegen hat und somit auf völlige Genauigkeit Anspruch erheben darf, hat die bekannte Verlagsbuchhandlung von Ernst & Korn neuerdings auf den Büchermarkt gesandt. Der Inhalt umfasst: 1. Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, welche zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vereinbart worden und am 1. April d. J. in Kraft getreten sind; 2. Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, welche ebenfalls zwischen den vorbezeichneten Staaten vereinbart worden und am 1. April d. J. in Kraft getreten sind; 3. das Gesetz, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vom 25. Februar 1876; 4. die die Ausführung des vorgenannten Gesetzes betreffende Bekanntmachung des Deutschen Reichskanzlers vom 20. Juni 1886; 5. Bestimmungen des Reichskanzlers über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen vom 13. Juli 1879. Erschienen sind diese Vorschriften in einer Gesammtausgabe zum Preise von 1 ℳ und in zwei, je für 50 ₰ käuflichen Theilausgaben, von welchen die eine die unter 1. und 2. und die andere die unter 3., 4. und 5. genannten Bestimmungen enthält. Die hohe Bedeutung der Gegenstände, welche in die Sammlung aufgenommen sind, ist jedem Eisenbahn-Fachmanne bekannt; die letztere wird daher in den betheiligten Kreisen gewiss willkommen geheissen werden.

K—e.

Berichtigung. In dem in No. 24 abgedruckten Aufsatz „Ein Wettbewerb etc." S. 224 Spalte 2 Zeile 17 von oben muss es anstatt: das Verhältniss war also noch günstiger, heissen: war also noch ungünstiger.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Niederländisch-Sächsischer Güterverkehr. Da Nachtrag V zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarife vom 1. Juni 1883 am 1. April d. J. nicht in Kraft tritt, so ist auch die in unserer Bekanntmachung vom 22. März 1887 angekündigte Uebertragung der in diesem Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für die Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof auf den Verkehr mit den Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Plauen (ob. und unt. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahnen hinfällig geworden.

Es bleiben daher bis auf Weiteres die seitherigen Frachtsätze bestehen und treten auch die ebenfalls angekündigten Frachterhöhungen nicht ein.

Dresden, am 30. März 1887. (653)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Stationsänderungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Stationen Buchwald, Herrnprotsch, Beutnitz und Lässig werden — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau — vom 1. April d. J. ab in Haltestellen umgewandelt werden. Eine Aenderung in der Abfertigung von und nach diesen Haltestellen tritt nicht ein. Von demselben Tage ab wird die zwischen Wronke und

Miala gelegene Haltestelle Mokrz für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet werden.

Berlin, den 31. März 1887. (654)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Unter Bezugnahme auf § 14 Al. 4 des Vereins-Wagenregulativs wird hierdurch mitgetheilt, dass infolge heftiger Schneestürme der Gesammtverkehr auf der Istrianer Staatsbahn vom 15. bis 23. März 1887 eingestellt war.

Wien, am 29. März 1887. (655)

4. Güterverkehr.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. April d. Js. in Kraft tretenden Nachtrag XIII zum Tarif vom 1. Juli 1883 werden anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und anderweite spezielle Tarifvorschriften eingeführt, sowie die Ausnahmefrachtsätze für Fluss- und Schwerspath nach Passau und Regensburg-Donaulände aufgehoben.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 28. März 1887. (656)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 15. April d. Js. der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie der Tarifvorschriften neue Frachtsätze für die Stationen Immenstadt und Landsberg der Bayerischen Staatsbahnen und ermässigte Frachtsätze für den Verkehr der Station Leipzig (Bayer. Bahnhof) mit Oberndorf-Schweinfurt, Schweinfurt und Würzburg.

Exemplare desselben können durch unsere Expeditionen bezogen werden.

Dresden, am 28. März 1887. (657)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. April d. Js. tritt zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr der Nachtrag I in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält im Wesentlichen veränderte und neue Entfernungen für die Stationen Berlin (Schles. Bhf.), Berlin (Central-Markthalle) und Gautzsch, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Dresden, am 28. März 1887. (658)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr Berlin. Am 1. April d. J. treten zu den Lokaltarifen des diesseitigen Direktionsbezirks vom 1. April 1885 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie von Gütern der zweite bezw. dritte Nachtrag in Kraft. Der Nachtrag zum Tarife für Leichen etc. enthält: 1. Aenderungen und Ergänzungen einzelner Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, 2. neue Vorschriften über die Anwendung des Tarifs, 3. Aenderungen der Transportbedingungen für Leichen aus Strafanstalten. Der Nachtrag zum Gütertarife enthält 1. eine Ergänzung des Titelblattes des Tarifs, 2. neue abgefasste Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und spezielle Tarifvorschriften, 3. neu abgefasste und ergänzte Tarifbestimmungen über die Beförderung auf der Berliner Ringbahn, 4. Auflassung der Rangirgebühr für Sammelsendungen auf dem Bahnhofe Görlitz, 5. Tarif und Abfertigungsbestimmungen für Güter von und nach der Central-Markthalle Berlin mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J., 6. Aenderungen der Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, 7. Entfernungen für die Central-Markthalle sowie Aenderungen in Kilometerzeiger, 8. anderweite Bestimmungen über die Anwendung der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle, 9. Aufhebung der Transitsätze für die Grenz-Uebergangsstationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg zum 15. Mai d. J., 10. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, darunter neue Ausnahmesätze für Braunkohle etc. von Rückersdorf nach Berlin und für Kies von Hohenbocka B. G. nach Berlin B. G., letzterer mit Gültigkeit bis auf weiteres, 11. Druckfehler-Berichtigung. Näheres ist bei den diesseitigen Güter- und Gepäckexpeditionen sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz zu erfahren, woselbst auch Exemplare der Nachträge unentgeltlich bezogen werden können.

Berlin, den 28. März 1887. (659)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgüterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Erfurt. Vom 1. April d. J. ab kommt der für die Beförderung von Glassand zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof und Hohenbocka, Oberlausitzer Bahnhof bestehende Ausnahme-Frachtsatz von 0,33 ℳ pro 100 kg auch für Kiestransporte zwischen den genannten Stationen zur Anwendung.

Erfurt, den 28. März 1887. (660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. April d. J. gelangt ein neuer Ostdeutsch-Ungarischer Verbandtarif Theil II Heft 1 (Klassen- etc. Tarife) zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1882 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie die Frachtsätze für Glassand von der Station Hohenbocka (E. D. B. Berlin und Erfurt) nach Ungarischen Stationen zur Aufhebung kommen.

Der in dem Tarif vom 1. Juli 1882 enthaltene Ausnahmetarif No. 16 für Holz Europäisches bleibt auch ferner in Kraft und wird als Anhang zu dem neuen Tarif behandelt werden.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 15. Mai d.J. in Kraft.

Druckexemplare des neuen Tarifs sind bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 1,00 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 25. März 1887. (661)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Lokalverkehr Köln (rechtsrh.) und Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1. April d. J. kommen in den vorbezeichneten Verkehren zur Einführung:

a) je ein Nachtrag (III bezw. II) zu dem Lokalgütertarife (Theil II) für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) bezw. zu dem Rheinischen Nachbar - Gütertarife (Heft 1) vom 1. Januar 1887 und
b) je ein Nachtrag (II) zu den Tarifen vom 1. Juli bezw. 1. September 1885 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) bezw. im Rheinischen Nachbarverkehr.

Die gedachten Gütertarif - Nachträge enthalten anderweite Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement und spezielle Tarifvorschriften, die beiden anderen Nachträge Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Aenderungen der Tarifvorschriften.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 28. März 1887. (662)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

An Stelle der im **Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr,** laut des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1885 gültigen Frachtsätze für Petroleum und Naphta treten vom 1. April l. J. an ermässigte Taxen von Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg a. d. Elbe und Lübeck nach Buchloe, Kaufbeuren, Lauingen und Oberdorf bei Biessenhofen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Anfragen die Güterexpeditionen der genannten Stationen.

Hannover, den 29. März 1887. (663)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Polnischer Verband. Mit Gültigkeit vom 25. März 1887 wird die Station Trotha der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in den Ausnahmetarif 7 für Erze, Erden u. s. w. des Tarifheftes 3 des Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbands aufgenommen.

Der Schnittsatz für die Deutsche Strecke bis zum Schnittpunkt beträgt 1,28 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 24. März 1887. (664)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 1. April d. J. tritt zum Lokal-Gütertarif für den diesseitigen Direktionsbezirk vom 1. April 1886 der Nachtrag 2 in Kraft.

In demselben sind, nachdem ein Theil der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften (Abschnitt II A bezw. II B des Tarifs) in die vom 1. April d. J. ab gültige neue Auflage des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, Aufnahme gefunden hat, diejenigen dieser Bestimmungen bezw. Vorschriften, welche in dem Lokal - Gütertarif verbleiben, neu zusammengestellt. Der Nachtrag enthält ferner Abänderungen und Ergänzungen des Titelblatts des Tarifs, der Abschnitte II D (Ueberfuhrgebühren etc.), II E (Kilometerzeiger) und II F (Tariftabellen); insbesondere Entfernungen, ermässigte Stückgutfrachtsätze und Bestimmungen für den Verkehr mit der neu aufgenommenen Anschlussstelle Berlin, Central-Markthalle, sowie ferner theilweise erhöhte Frachtsätze im Verkehr der Stationen Adendorf, Echem und Hohnstorf untereinander.

Die neuen Festsetzungen bezüglich der Entfernungen bezw. die Sätze und Bestimmungen für den Verkehr der Central-Markthalle in Berlin treten erst am 1. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen, durch welche auch Exemplare des Nachtrags unentgeltlich — soweit der Vorrath reicht — bezogen werden können.

Altona, den 30. März 1887. (665)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 26 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 2. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Zum Tarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr vom 1. Januar 1885 ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab der Nachtrag 11 erschienen, enthaltend ausser einer Berichtigung eine anderweite Zusammenstellung der „Besonderen Bestimmungen" Theil II des Deutschen Gütertarifs, Tarifsätze für Deutsch-Oth der Reichsbahn sowie für Breslau, Freiburger Bhf., und ermässigte Tarifsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn.

Frankfurt a/M., den 25. März 1887. (666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau. Staatsbahnverkehr Breslau-Altona, Breslau-Berlin, Breslau-Elberfeld, Breslau-Köln (links- und rechtsrheinisch). Am 1. Juni d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Stationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Ziegenhals bezw. Halbstadt, Liebau und Seidenberg bestehenden Transitsätze, unter Ausschluss der nachstehend besonders aufgeführten, mit der Massgabe ausser Kraft, dass von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt werden.

Bis auf weiteres bleiben in Geltung die im Staatsbahnverkehr Breslau-Berlin (Ausnahmetarif 7 A C und D und 12) für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken von Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn, für überseeische Erze von Stettin und Swinemünde, für Schwefelkiesabbrände von Stettin und für rohe Baumwolle und Abfälle davon von Stettin und Swinemünde nach Dzieditz bezw. Myslowitz und Oderberg trans. und im Staatsbahnverkehr Altona-Breslau für rohe Baumwolle und Abfälle davon von Hamburg B nach Myslowitz transito bestehenden Ausnahmesätze sowie die im Staatsbahnverkehr Breslau-Köln (linksrheinisch) zwischen Aachen-Bleyberg (Grenze), Dalheim (Grenze) und Herbesthal transito einerseits und Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals transito andererseits an Stelle der früheren direkten Tarife mit Belgischen bezw. Französischen Stationen am 1. Januar d. J. eingeführten Transitsätze.

Die in den obigen Tarifen für die Stationen Kattowitz und Sosnowice für den Verkehr nach und von Russland enthaltenen Transitsätze bleiben auch fernerhin in Kraft.

Breslau, den 28. März 1887. (667)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

In dem am 1. April d. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zum **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarif** ist der unter der Anmerkung **) angegebene Termin für die Gültigkeit des erhöhten Ausnahmetarifs für Lumpen vom Schnittpunkt (Sosnowice) bis Schmiedeberg vom „15. Juni" in „15. Mai" 1887 abzuändern.

Breslau, den 28. März 1887. (668)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Am 1. April wird für den hiesigen Bezirk an Stelle des Tarifs vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingeführt. Derselbe enthält gegenüber dem bisherigen Tarife ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften mehrfache Abänderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement, u. A. über die Beförderung lebender Thiere auf Grund von Beförderungsscheinen oder Frachtbriefen, die Verpflichtung zur Erlegung des Fahrpreises am Absendeorte und den Ausschluss der Nachnahmebelastung bei Thiersendungen. Der Tarif ist bei den Güterexpeditionen einzusehen und zum Preise von 0,25 ℳ zu haben.

Elberfeld, den 24. März 1887. (669)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. kommt zu dem **Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. April 1885 der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen" und Ausnahmesätze für Roheisen ab Burgsolms.

Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren, durch welche auch Exemplare des Nachtrags zu beziehen sind.

Frankfurt a/M., den 23. März 1887. (670)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Spiritusverkehr. Der laut unserer Bekanntmachung vom 22. Dezember v. J. bis Ende März d. J. gültige Ausnahmetarifsatz für Spiritus in Mengen von mindestens 10 000 kg von Lübeck nach Hamburg und Wandsbek für Sendungen von Libau, Reval, Könisberg und Danzig in Höhe von 0,36 ℳ pro 100 kg wird bis zum 15. April d. J. verlängert.

Lübeck, den 30. März 1887. (671)
Die Direktion der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. Am 1. April d. J. erscheint der II. Nachtrag zum Tarif No. 12 für den Transport von Steinkohlen und Kokes von den Saar- und Lothringischen Grubenstationen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen etc., welcher Frachtsätze ab Lauterburg Rheinhafen sowie theilweise erhöhte Frachtsätze ab der Lothringischen Station Stieringen-Wendel enthält.

Letztere werden jedoch erst ab 1. Juli d. J. angewandt.

Köln, den 29. März 1887. (672)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III in Ladungen von mindestens 10 000 kg für jeden Wagen die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Elberfeld (Mirke), Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, einerseits und den Prinz Heinrichbahn-Stationen

Rodingen	(339 km)	8,72 ℳ	für 1 000 kg
Steinfort	(318 „)	8,22 „	

andererseits.

Die Verkehrsleitung erfolgt ausschliesslich über Neuss-Herbesthal-Ulflingen-Ettelbrück und umgekehrt.

Das Tarifheft 10 vom 1. Mai 1884 ist hiernach ergänzt worden.

Köln, den 30. März 1887. (673)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Mai d. J. kommt der VI. Nachtrag zum **Lokal-Gütertarif**, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für besondere Stückgüter enthaltend, zur Einführung. Derselbe ist bei der Drucksachen-Kontrole und den Güterexpeditionen zu beziehen.

Strassburg, den 27. März 1887. (674)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Mai 1887 neuen Stils ab erhöht sich die Fracht für Stahlwaaren-Sendungen ohne Unterschied des Gewichts im Verkehr von Deutschen Stationen nach Kursk transito, Station der Moskau-Kursker Eisenbahn, und nach den Stationen Charkow, Taganrog und Gnilowskaja (Rostow) der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn (vergl. lfd. No. 122 und 123 der Schnitttabelle III der vom 15/27. Mai 1885 gültigen 2. Ausgabe des Anhangs II zum Deutsch-Russischen Gütertarif) für die Strecke der Moskau-Kursker Eisenbahn von 6,56 Kopeken auf 11,62 Kopeken für 1 Pud (16,4 kg).

Bromberg, den 29. März 1887. (675)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehre Berlin-Magdeburg und Breslau-Magdeburg, sowie Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten

a) die in den Staatsbahn-Gütertarifen Berlin-Magdeburg und Breslau-Magdeburg vom 1. Juli 1885 nebst Nachträgen und in den zugehörigen Anhängen von demselben Tage nebst Nachträgen für die Stationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg des Direktionsbezirks Berlin bezw. Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals des Direktionsbezirks Breslau,
b) die im Tarife für den Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Oktober 1885 und in den zugehörigen Nachträgen für die Stationen Eger und Franzensbad der Bayerischen Staatseisenbahnen

enthaltenen Transit-Frachtsätze ausser Kraft. Demgemäss werden von diesem

Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe gelangenden oder dorthin bestimmten Sendungen, zu den betreffenden, fast durchweg höheren Loco-Frachtsätzen abgefertigt werden.

Magdeburg, den 30. März 1887. (676)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südostpreussischer Verkehr. Für die Beförderung von Ziegeleiprodukten in Wagenladungen von 10 000 kg von Tolksdorf nach Insterburg tritt vom 31. März cr. ein Ausnahmetarifsatz von 0,33 *M.* pro 100 kg in Kraft. (677)
Die Verbandverwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Der in dem Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif Theil II, Heft 1 vom 11. Juli 1882 enthaltene Ausnahmetarif für Holz, Europ., ist als Anhang zu dem gleichnamigen Verbandtarif vom 1. April d. J. gesondert erschienen und kann von der Stationskasse Breslau kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 29. März 1887. (678)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Zu den vom 1. November 1884 an gültigen Spezialbestimmungen und Tarifen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen** und **lebenden Thieren**, tritt am 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement bezw. der Tarifvorschriften und es können Exemplare durch sämmtliche Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Dresden, am 29. März 1887. (679)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Insoweit die im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarif nebst Nachtrag I vom 1. April 1887 bezw. im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsgütertarife Heft 2 vom 1. April 1887 für die Stationen Eisenstein und Salzburg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bezw. die Station Furth i/W. der K. K. priv. Böhmischen Westbahn enthaltenen Frachtsätze des Klassengutverkehrs und des Ausnahmetarifs No. 6 a/b für Holz Europ. billiger sind, als die bezüglichen Sätze des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifs für die Stationen Eisenstein, Furth i/W. und Salzburg der Bayerischen Staatsbahn, kommen dieselben vom 1. April d. J. ab auch im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre zur Anwendung.

Dresden, am 29. März 1887. (680)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Lokal-Güterverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen. Zum Lokal-Gütertarife, Theil II vom 1. April 1884 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag IV in Kraft, welcher einen Ausnahmetarif mit ermässigten Sätzen für bestimmte, einzeln aufgeführte Artikel bei Aufgabe als Frachtstückgut enthält. Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Dresden, am 29. März 1887. (681)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

In den **Seehafen-Ausnahmetarif** des Norddeutsch-Bayerischen Verkehrs vom 1. Oktober 1885 ist vom 1. k. M. an die Station Nürnberg (Ostbahnhof) einbezogen. Die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze, welche von diesem Tage an der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, sind bei den Güterexpeditionen zu Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H, Harburg a. d. Elbe, Lübeck und Stettin (Central-Güterbahnhof) zu erfragen.

Hannover, den 28. März 1887. (682)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbands-Verwaltungen.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Der am 15. April d. J. zum Verbands-Gütertarife in Kraft tretende Nachtrag VIII enthält Aenderungen der Zusatsbestimmungen zum Betriebsreglement sowie der besonderen Tarifvorschriften, abgeänderte und neue Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen mit verschiedenen Stationen, Erweiterung der Ausnahmetarife für Steine des Spezialtarifs III, Bausteine, Fluss- und Schwerspath sowie Mehl auf eine Reihe Stationen u. a. für Mehl auf Wallwitzhafen, Dessau, Delitzsch, Eilenburg und Raguhn, neue Ausnahme-Frachtsätze für Schleifholz sowie Sprit und Spiritus, Beseitigung der Ausnahmetarife für Steinsalz und leere Bierfässer sowie verschiedener anderer Ausnahme-Tarifsätze auf Passau und Regensburg transit. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 28. März 1887. (683)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband,** Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, wird am 1. April d. J. zu Theil II, Heft No. 1 des Gütertarifes (Verkehr zwischen Bayerischen und Elsass-Lothringischen Stationen) der VII. Nachtrag ausgegeben.

Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen Frachtsätze zwischen Strassburg und Dombühl und Ausnahmetarife für Roheisen und Steine und wird auf Bestellung von den beiden Endbahnen unentgeltlich abgegeben.

München, den 22. März 1887. (684)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Getreideverkehr aus Russland. Von Seite der Russischen Südwestbahnen gelangte mit Gültigkeit vom 10/22. März a/n. St. 1887 ein ermässigter Spezialtarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Orel-Grjasi Eisenbahn nach Radziwilów und Woloczysk via Orel-Kursk-Kiew zur Einführung.

Laut Mittheilung der genannten Eisenbahn wird für die nach dem obigen Tarife mit direkten Frachtbriefen nach oder über Brody resp. Podwoloczyska zur Beförderung gelangenden Getreidesendungen für die Russische Strecke der Verbindungsbahn ab Radziwilów resp. Woloczysk bis zur Grenze eine Ueberfuhrsgebühr nicht berechnet; für die Oesterreichische Strecke der Verbindungsbahn ab Grenze nach Brody resp. Podwoloczyska wird für derlei Getreidesendungen nach oder über Brody resp. Podwoloczyska von der Einhebung einer Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühr vorläufig ebenfalls abgesehen.

Zur Information der Getreide-Interessenten ist eine Auflage des bezüglichen Spezialtarifes in Deutscher Sprache veranlasst und werden Exemplare desselben sowohl bei den grösseren Stationen der Carl-Ludwigbahn und bei der Betriebsdirektion in Lemberg (kommerz. Büreau) als auch im Oekonomate in Wien unentgeltlich abgegeben.

Wien, den 28. März 1887. (685)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Baumwolle und Baumwollabfälle tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens für die Dauer der diesjährigen Schifffahrtssaison in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Beraun . . .	0,75 *M.*

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. März 1887. (686)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Bleiglättetransporte tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Pribram nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz . . .	0,92 *M.*

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich erklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 29. März 1887. (687)
Die Betriebsdirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Anlässlich Einführung des Nachtrags XII zum hierseitigen Lokalgütertarif Theil II vom 1. Juli 1883 (siehe Beiblatt zu No. 21 der Zeitung des Vereins v. 16/3. 1887 Seite I) wird bekannt gegeben, dass die Stationen Lubieúce, Synowódzko wyzne, Skole, Tuchla und Lawoczne für den Eil- und Frachtgüter-Verkehr, die Station Hrebenów und Slawsko vorläufig nur für den Eilgut-Verkehr, sowie für den Frachtgüter-Verkehr in Wagenladungen und Koninchów nur für den Eilgut-Verkehr eröffnet werden.

Exemplare des diesbezüglichen Berichtigungsblattes zum Nachtrag XII sind im hierseitigen Auskunftsbüreau (Wien I. Johannesgasse 4), sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen Krakau und Lemberg erhältlich.

Wien, am 26. März 1887. (688)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die für den Verkehr zwischen

a) den Stationen der Holsteinischen Marschbahn einerseits und den Stationen der Ostholsteinischen und Neumünster - Oldesloer Zweigbahn andererseits, sowie

b) den Stationen der Westholsteinischen Eisenbahn einerseits und den südlich von Neumünster belegenen Altona-Kieler Stationen andererseits

bestehende Vergünstigung, wonach die Personenzugbillets auch Gültigkeit für die auf der Altona-Kieler Bahn kursirenden Schnellzüge haben, wird mit dem 15. Mai d. J. aufgehoben.

Demzufolge gelangen durch den am 15. Mai d. J. in Kraft tretenden Nachtrag XXV zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnverbande vom 1. November 1878 u. a. für den Verkehr von Hanerau und Hohenwestedt, Stationen der Westholsteinischen Eisenbahn, nach den diesseitigen Stationen Altona, Schulterblatt und Elmshorn neue Tarifsätze für einfache Billets, gültig für alle Züge, zur Einführung, welche Billets im Anschluss an den diesseitigen Schnellzug 13 verausgabt werden.

Altona, den 26. März 1887. (689)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal- und direkter Personenverkehr des Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen. Die Bestimmungen über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen zu Reisen grösserer Gesellschaften werden mit dem 15. Mai cr. dahin abgeändert, dass es an der betreffenden Stelle heisst, anstatt:

„wird eine Ermässigung“ k a n n eine Ermässigung

und anstatt:

„von 50 pCt.“ b i s 50 pCt. etc. zugestanden werden.

Erfurt, den 28. März 1887. (690)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

S a m s t a g , d e n 30. A p r i l 1887

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXVIII. (o r d e n t l i c h e n) General-v e r s a m m l u n g

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes,
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1886,
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1886,
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses,
5. Wahl des Revisionsausschusses,
6. Bericht des Verwaltungsrathes über den Pensions- und Kranken-Unterstützungsfonds, eventuell darauf bezügliche Anträge,
7. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben i h r e A k t i e n b i s l ä n g s t e n s 22. A p r i l 1887

in W i e n bei Centralkassa der Gesellschaft (I Elisabethstrasse 9) oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank oder bei der Kais. Königl. privilegirten Oesterreichischen Länderbank;

in L e m b e r g bei der Sammlungskassa der Gesellschaft oder bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank;

in K r a k a u , C z e r n o w i t z o d e r T a r n o p o l bei den Filialen der letztgenannten Bank;

in B e r l i n bei der Berliner Handelsgesellschaft, oder der Deutschen Bank;

in P a r i s bei der Banque d'Escompte de Paris;

in L o n d o n bei der Anglo-Austrian Bank;

in B u k a r e s t bei der Banque nationale de Roumanie

mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 23. März 1887. (691)

Der Verwaltungsrath.

---

7. Submissionen.

Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

A.

1. 102 Stück Plattformwagen mit Bremse,
2. 198 Stück Plattformwagen ohne Bremse,
3. 85 Stück bedeckte Güterwagen mit Bremse,
4. 165 Stück bedeckte Güterwagen ohne Bremse,

B.

1 100 Stück Normal-Radsätzen

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2,00 *M.* für A und von 0,75 *M.* für B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen“

oder

„Angebot auf Lieferung von Achsen“

versehen, zu dem für die Wagen auf

D i e n s t a g , d e n 12. A p r i l 1887
V o r m i t t a g s 11 U h r

und für die Radsätze auf

D i e n s t a g , d e n 12. A p r i l 1887
V o r m i t t a g s 12 U h r

anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 25. März 1887. (692)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 21 500 lfd. m = ca. 700 000 kg Schienen aus Flussstahl soll vergeben werden. Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen Frankoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Angebote sind, mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt, bis zum 18. A p r i l d. J. V o r m i t t a g 10 U h r bei uns einzureichen.

Giessen, den 30. März 1887. (693)

Grossherzogliche Direktion.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Bausubmission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen zu München werden

M i t t w o c h , a m 6. A p r i l 1887, V o r m i t t a g s 9 U h r ,

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

a l l g e m e i n e n s c h r i f t l i c h e n S u b m i s s i o n

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Arbeitsloose No. V und VI der Lokalbahn Pocking - Passau 5 100 bezw. 5 348,88 m lang, zwischen Neukirchen a/Inn und Auerbach gelegen, enthaltend nach den Kostenanschlägen:

	Loos No. V		Loos No. VI		Summa	
	M.	₰	*M.*	₰	*M.*	₰
1. Eigentliche Erdarbeiten .	87 182	90	114 224	99	201 407	89
2. Vollendung der Wege . .	7 277	13	8 654	13	15 931	26
3. Kunstbauten . .	24 128	35	33 452	52	57 580	87
4. Bahnunterbau	13 077	96	14 024	36	27 102	32
Summa	131 666	34	170 356	00	302 022	34

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide zusammen, als ein Akkordobjekt submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für Loos No. V 7 500 *M.* und für Loos No. VI 9 000 *M.*

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Dienstag, den 5. April 1887, Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Passau, im März 1887. (694 H&V)

Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

Kgl. Württb. Staatseisenbahn. Die Lieferung des diesjährigen Bedarfs an Radreifen und Achsen ist zu vergeben.

Verzeichnisse, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können vom Sekretariat der Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift

„Angebot auf Radreifen u. Achsen“

tragen müssen, sind versiegelt bis zum 15. A p r i l , N a c h m i t t a g s 3 U h r , bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 25. März 1887. (695)

Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Hofacker.

8. Verkauf von Nebenprodukten und Altmaterialien der Gasanstalten.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Die in den diesseitigen Gasanstalten zu Witten, Hagen und Steele in der Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 sich ergebenden Nebenprodukte und alte Materialien als:

300 000 kg Gaskoks,
60 000 „ Steinkohlentheer,
80 000 „ Fettgastheer,
120 000 „ Ammoniakwasser,
18 000 „ Eisengussschrott (alte Retorten),
5 000 „ Schmiedeeisenschrott,
10 000 „ minderwerthigen, angerosteten Schrott,
9 000 „ flüssigen Kohlenwasserstoff und
30 000 „ Abfälle von feuerfesten Steinen

sollen im Wege des Meistgebots verkauft werden.

Die bezüglichen Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Nebenprodukten und Materialien der Gasanstalten" versehen bis Freitag, den 15. April d. J. an das maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzleivorsteher Peltz hier einzusehen oder können auch gegen Erstattung von 25 ₰ für das Stück von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 26. März 1887. (696)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hier entbehrliche Porzellan-Isolatoren einfacher Glockenform, etwa 4 000 Stück, sollen freihändig verkauft werden. Die Isolatoren sind aus dem besten Porzellan, 11½ cm hoch, am Glockenrand 9 cm weit und 610 g schwer, eignen sich für Privat- und Communal-Anlagen. Angebote sind bis 10. Mai hierher zu richten. Probe-Isolatoren werden unfrankirt gern abgegeben.

Karlsruhe (Baden), 30. März 1887.

Der Kaiserliche Ober-Postdirector, Geheime Ober-Postrath
Hess.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 27. 1887.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. April 1887.

Inhalt:

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen

im Betriebsjahre 1885/86.

(Fortsetzung und Schluss aus No. 26.)

Die Ausgaben.

Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 375 652 120 ℳ bezw. nach Abzug der Ausgaben für gepachtete Bahnstrecken auf 374 394 285 ℳ, oder auf 1 km mittlerer Betriebslänge 18 401 ℳ. Gegenüber den Gesammtausgaben des Vorjahres in Höhe von 381 541 970 ℳ ergibt sich eine nicht unerhebliche Verringerung um 5 889 850 ℳ oder 1,5 pCt. Ebenso stellt sich im Verhältniss zur Betriebslänge bezw. zu den Leistungen der Betriebsmittel eine Ermässigung der Gesammtausgaben — einschl. des Pachtzinses — dem Vorjahr gegenüber heraus und zwar bei Zurückführung

auf 1 km mittlerer Betriebslänge von 18 523 ℳ im Vorjahre auf 17 812 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 711 ℳ oder 3,8 pCt.,

auf je 100 000 Wagenachskm von 5 692 ℳ auf 5 642 ℳ, somit um 50 ℳ oder 0,9 pCt.,

auf je 1 000 Lokomotivnutzkm von 2 366 ℳ auf 2 293 ℳ, also um 73 ℳ oder 3,1 pCt.

Die Ausgaben — ausschl. des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen — betrugen auf die drei Verwaltungszweige vertheilt:

bei der allgemeinen Verwaltung

im Jahre	1884/85	38 844 463 ℳ	oder	10,4 pCt.,
„	1885/86	39 611 276 „	„	10,7 „

bei der Bahnverwaltung

im Jahre	1884/85	103 999 415 ℳ	oder	27,4 pCt.,
„	1885/86	104 982 249 „	„	28,4 „

bei der Transportverwaltung

im Jahre	1884/85	230 240 971 ℳ	oder	61,7 pCt.,
„	1885/86	225 435 037 „	„	60,9 „

der Gesammtausgabe für die drei Verwaltungszweige, während auf 1 km mittlerer Betriebslänge

bei der allgemeinen Verwaltung	im Jahre	1884/85 =	1 886 ℳ
	„ „	1885/86 =	1 887 „
bei der Bahnverwaltung	„ „	1884/85 =	5 049 „
	„ „	1885/86 =	4 978 „
und bei der Transportverwaltung	„ „	1884/85 =	11 178 „
	„ „	1885/86 =	10 689 „

entfallen sind.

Von den Gesammtausgaben aller für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen (ausschl. des Pachtzinses) kommen auf:

	im Jahre	ℳ	pCt.
a) die persönlichen Ausgaben . . .	1884/85	176 682 202 =	46,6
	1885/86	183 039 133 =	48,9
b) die allgemeinen sächlichen Ausgaben	1884/85	23 413 580 =	6,2
	1885/86	24 235 097 =	6,5
c) die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	1884/85	40 045 701 =	10,6
	1885/86	41 759 707 =	11,1
d) die Kosten des Bahntransportes .	1884/85	71 401 222 =	18,8
	1885/86	70 479 451 =	18,8
e) die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	1884/85	55 662 931 =	14,7
	1885/86	47 293 835 =	12,6
f) die Kosten für erheblichere Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen	1884/85	5 932 979 =	1,6
	1885/86	4 365 723 =	1,2
g) die Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten und Betriebsmittel . . .	1884/85	8 403 355	
	1885/86	4 479 174	

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben betrug auf 1 km mittlerer Betriebslänge im Jahre 1884/85 8 578 *M.*, im Jahre 1885/86 8 679 *M.*, demnach mehr 1,2 pCt.; auf je 1 000 Lokomotivnutzkm 1885/85 1 095 *M.*, im Jahre 1885/86 1 117 *M.* oder mehr 2 pCt., auf 100 000 Wagenachskm im Jahre 1884/85 2 636 *M.* im Jahre 1885/86 2 749 oder mehr 4,3 pCt.

Der Gesammtbetrag der persönlichen Ausgaben vertheilt sich auf die drei Verwaltungszweige wie folgt:

auf die allgemeine Verwaltung
im Jahre 1884/85 mit 26 177 575 *M.* oder 14,8 pCt.,
„ „ 1885/86 „ 26 954 767 „ „ 14,7 „

auf die Bahnverwaltung
im Jahre 1884/85 mit 25 985 364 *M.* oder 14,7 pCt.,
„ „ 1885/86 „ 26 735 688 „ „ 14,6 „

auf die Transportverwaltung
im Jahre 1884/85 mit 124 519 263 *M.* oder 70,5 pCt.,
„ „ 1885/86 „ 129 348 678 „ „ 70,7 „

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge entfallen von den persönlichen Ausgaben:

	im Jahre 1884/85 *M.*	im Jahre 1885/86 *M.*
bei der allgemeinen Verwaltung	1 271	1 278
bei der Bahnverwaltung	1 262	1 268
bei der Transportverwaltung	6 045	6 133

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Beamten (also ohne die Beamten bei der Neubauverwaltung und bei der Verwaltung der Werkstätten und Gasanstalten) betrug 82 480, von welchen 66 123 = 80,2 pCt. etatsmässig und 16 357 = 19,8 pCt. ausseretatsmässig waren. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge kommen von dieser Gesammtzahl 3,9, auf 10 000 Lokomotivnutzkm 5,0, auf je 100 000 Wagenachskilometer 1,2 Köpfe.

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Arbeiter, soweit dieselben aus Titel 6 gelöhnt werden, betrug 68 682, darunter Streckenarbeiter 40 937 Köpfe oder 1,9 Köpfe auf 1 km mittlerer Betriebslänge.

Die Zahl der Beamten der Werkstättenverwaltung belief sich auf 2 079 Köpfe, diejenige der Handwerker, Lehrlinge und Arbeiter auf 33 504 Köpfe.

Bei den Gasanstalten waren 28 Beamte und 245 Arbeiter, bei der Neubauverwaltung 1 245 Beamte beschäftigt.

Von den allgemeinen sächlichen Kosten im Gesammtbetrage von 24 235 097 *M.* entfielen auf:

a) Büreaubedürfnisse, Heizung der Dienstlokale, Instandhaltung der Inventarien, Portis und Gerichtskosten u. s. w. (Titel 10 des Etats)
im Jahre 1884/85 = 14 938 654 *M.*,
„ „ 1885/86 = 15 170 225 „ oder 1,6 pCt. mehr;

b) Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten (Titel 11 des Etats)
im Jahre 1884/85 = 4 464 294 *M.*,
„ „ 1885/86 = 4 757 648 „ oder 6,6 pCt. mehr;

c) Ersatzleistungen aller Art, Rückerstattung von Fahr- und Frachtgeldern u. s. w., erhebliche Reparaturen und Erneuerungen an Bahnanlagen und Bauwerken infolge von Naturereignissen u. s. w. (Titel 12 des Etats)
im Jahre 1884/85 = 4 011 232 *M.*,
„ „ 1885/86 = 4 307 224 „ oder 7,4 pCt. mehr.

Unter den Ersatzleistungen aller Art sind hervorzuheben:

a) die auf Grund des Haftpflichtgesetzes geleisteten Entschädigungen für Rechnung des eigenen Betriebes in Höhe von 2 664 673 *M.* gegenüber 2 502 128 *M.* im Vorjahre oder auf 1 km mittlerer Betriebslänge von 126 *M.* gegen 122 *M.* im Vorjahre. Es entfallen davon auf je 1 000 beförderte Personen 16,5 *M.*, auf je 10 000 geleistete Personenkm 5,3 *M.*, auf je 1 000 Achskm der Personenwagen 2,5 *M.*, auf je 1 000 durchfahrene Zugkm 17,2 *M.*, endlich auf je 10 000 Wagenachskilometer aller Art 4,0 *M.*;

b) die auf Grund der Gesetze über die Unfallversicherung geleisteten Zahlungen betrugen mit Rücksicht darauf, dass die Bestimmungen des Unfall-Versicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 erst mit dem 1. Oktober 1885 in Kraft getreten sind, nur 19 861 *M.*;

c) die für verlorenes oder beschädigtes Transportgut gezahlten Entschädigungen betrugen im ganzen 234 641 *M.* gegen 166 234 *M.* im Vorjahre, oder auf je 10 000 tkm 0,22 *M.*, auf je 10 000 Gepäck- und Güterwagenachskm 0,43 *M.*

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen haben im Jahre 1885/86 41 759 707 *M.* gegen 40 045 701 *M.* im Vorjahre oder 4,3 pCt. mehr betragen. Die Erhöhung der Ausgaben ist auf die Vermehrung der zu unterhaltenden Bahnstrecken um 491,58 km = 2,4 pCt., die Zunahme der zu unterhaltenden Gleise um 851,76 km = 2,3 pCt., sowie auf die in dem langen und strengen Winter erheblichen Schneefälle und Schneeverwehungen, sowie die Erweiterung der Schneeschutzanlagen zurückzuführen.

Die Kosten der Bahnunterhaltung betrugen:

auf 1 km der unterhaltenen Strecken	1 973 *M.*	gegen 1 937 *M.*	im Vorjahre,
„ 1 km der unterhaltenen Gleise	1 081 „	„ 1 060 „	„
„ je 1 000 Lokomotivkm .	162 „	„ 159 „	„
„ je 1 000 Wagenachskm aller Art	6,3 „	„ 6 „	„

Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen auf freier Strecke (einschliesslich der durchgehenden Gleise auf den Bahnhöfen) sind von 22 809 855 *M.* im Jahre 1884/85 auf 23 548 424 *M.* im Jahre 1885/86 oder um 3,2 pCt. gestiegen.

Von diesen Gesammtsummen entfallen:

	im Jahre 1884/85	im Jahre 1885/86
a) auf die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen (einschliessl. kleinerer Ergänzungen)	2 479 093 *M.*	2 615 403 *M.*
b) auf die Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluss der Beschaffungskosten für Schienen, Kleineisenzeug, Weichen und Schwellen)	14 256 226 „	13 959 360 „
c) auf die sonstige Unterhaltung (einschliessl. kleinerer Ergänzungen)	6 074 536 „	6 973 661 „

Die Kosten der Unterhaltung der Bahnhofsanlagen (ausschliesslich der durchgehenden Gleise in den Bahnhöfen) haben betragen:

16 624 618 *M.* im Jahre 1885/86 gegen
15 792 412 „ „ „ 1884/85,

sind mithin um 5,3 pCt. gestiegen.

Von diesen Gesammtsummen entfallen:

	im Jahre 1884/85	im Jahre 1885/86
a) auf die Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluss der Beschaffungskosten für Schienen, Kleineisenzeug, Weichen und Schwellen) einschliessl. kleinerer Ergänzungen	5 266 927 *M.*	5 566 605 *M.*
b) auf die Unterhaltung der Hochbauten und sonstigen Nebenanlagen (einschliessl. kleinerer Ergänzungen)	10 525 485 „	11 058 013 „

Die Kosten der Unterhaltung der Telegraphen, Signalvorrichtungen nebst Zubehör sind von 1 443 434 *M.* im Jahre 1884/85 auf 1 586 665 *M.* im Jahre 1885/86, mithin um 9,9 pCt. gewachsen.

Die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen haben sich von 5 932 979 *M.* im Jahre 1884/85 auf 4 365 723 *M.* im Jahre 1885/86 oder um 26,4 pCt. ermässigt.

Die Kosten des Bahntransports, mit Einschluss der Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel, betrugen im Berichtsjahre 70 479 451 *M.* gegen 71 401 222 *M.* im Vorjahre, sind also hinter diesen um 921 771 *M.* oder 1,3 pCt. zurückgeblieben. Dieser Rückgang entfällt allein auf die Kosten der Züge mit 922 229 *M.* oder 3,6 pCt., während die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel fast gleich geblieben sind, indem dieselben 46 003 716 *M.* im Berichtsjahre gegenüber 46 003 258 *M.* im Vorjahre ausmachten.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge beliefen sich die Gesammtkosten des Bahntransportes im Jahre 1885/86 auf 3 342 *M.* gegen 3 466 *M.* im Jahre 1884/85, sind demnach um 3,6 pCt. gesunken. Im Verhältniss zu den Gesammtausgaben haben die Kosten des Bahntransportes im Berichtsjahre den gleichen Prozentsatz von 18,8 pCt. — wie im Vorjahre — ergeben.

Der Betriebsmittelpark ist auch im Jahre 1885/86 nicht unerheblich vermehrt worden. Es sind im Berichtsjahre aus Betriebsfonds, aus extraordinären Mitteln, sowie aus Neubaufonds beschafft: 403 Lokomotiven, 583 Personenwagen, 97 Gepäckwagen, 4 023 Güterwagen, so dass abzüglich der im Berichtsjahre ausrangirten Lokomotiven und Wagen ein Bestand am Schlusse dieses Jahres vorhanden war von: 8 309 Lokomotiven, 12 866 Personenwagen, 3 477 Gepäckwagen und 165 175 Güterwagen.

Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel betragen 1 003 794 050 *M.* oder 17,3 pCt. des statistischen Anlagekapitals. Die Kosten der im Betriebsjahre neu eingestellten Betriebsmittel beliefen sich im ganzen auf 27 947 865 *M.* gegen 35 108 756 *M.* im Jahre 1884/85.

Die Leistungen der Betriebsmittel.

Im mittleren Jahresdurchschnitt waren im eigenen Betriebe (d. h. ausschliesslich der an andere Verwaltungen verliehenen Lokomotiven) verfügbar 8 226 Lokomotiven gegen 7 888

im Vorjahre. Von den Lokomotiven wurden auf eigenen und fremden Betriebstrecken, sowie auf Neubaustrecken

an Lokomotivkilometern zurückgelegt	im Jahre 1884/85	1885/86
bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven	252 271 846	258 282 370
und zwar durchschnittlich von einer Lokomotive	31 982	31 398
bezüglich der Kosten der Züge	222 642 482	226 839 313
Dagegen sind von den lediglich im Eigenthum des Staates befindlichen Lokomotiven im eigenen und fremden Betriebe bezüglich der Erneuerung der Lokomotiven an Lokomotivkilometern zurückgelegt	252 311 823	257 888 345
Nach Ausscheidung der Leistungen der im eigenen Betriebe befindlichen Lokomotiven auf fremden Betriebsstrecken und Hinzurechnung der Leistungen fremder Lokomotiven auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen ergibt sich bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues eine Gesammtleistung von	251 959 143	257 632 533
bezw. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge von	12 232	12 216

Von dem in eigenem Betriebe befindlich gewesenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken

an Achskilometern durchlaufen	im Jahre 1884/85	1885/86
die Personenwagen	1 100 027 887	1 116 287 286
durchschnittlich je eine Achse	38 217	37 916
die Gepäck- und Güterwagen	5 523 577 771	5 526 773 226
durchschnittlich je eine Achse	16 246	16 052
die sämmtlichen Wagen durchschnittlich je eine Achse	17 961	17 774

Nach Ausscheidung der Leistungen der im eigenen Betriebe befindlich gewesenen Wagen auf fremden Betriebsstrecken und Hinzurechnung der Leistungen fremder Wagen auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen haben

an Achskilometern geleistet	im Jahre 1884/85	1885/86
die Personenwagen	1 106 812 776	1 118 215 917
durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge	53 763	53 023
die Gepäck- und Güterwagen	5 464 086 395	5 403 868 469
durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge	265 415	256 240
die Eisenbahn-Postwagen	131 621 520	135 510 791
die sämmtlichen Wagen	6 702 520 691	6 657 595 177
durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge	325 401	315 686

Auf sämmtlichen für Rechnung des Staates betriebenen Strecken sind, nach Art der Züge getrennt,

von Lokomotiven und Wagen geleistet worden	Betriebsjahr	in Schnellzügen	in Personenzügen	in gemischten Zügen	in Güterzügen	in Arbeits- und Materialzügen	im ganzen
Zugkilometer von eigenen und fremden Lokomotiven	1884/85	16 119 009	53 166 181	14 929 370	65 955 256	1 891 720	152 061 536
	1885/86	15 944 785	55 908 521	15 133 821	65 750 750	1 866 762	154 604 639
Wagenachskilometer von eigenen und fremden Wagen	1884/85	311 434 945	1 056 423 844	473 589 710	4 776 166 215	84 905 977	6 702 520 691
	1885/86	313 673 903	1 107 517 940	448 090 845	4 709 428 845	78 883 644	6 657 595 177
Dabei betrug die durchschnittliche Stärke der Züge an Achsen	1884/85	19	20	32	72	45	44
	1885/86	20	20	30	72	42	43

Die Gesammtkosten der Züge beliefen sich
im Jahre 1884/85 auf 25 397 964 *M.*
„ „ 1885/86 „ 24 475 735 „
sind demnach um 3,7 pCt. zurückgegangen. Auf 1 000 Lokomotivkilometer haben sich diese Kosten von 114 *M.* im Vorjahre auf 108 *M.* im Berichtsjahre oder um 5,3 pCt. ermässigt. Dieses günstige Ergebniss ist vorzugsweise auf die durchgängig billigeren Kohlen- und Koakspreise, sowie auf die geringeren Kosten des vegetabilischen Schmiermaterials und auf die auch im Berichtsjahre eingetretene ausgedehntere Verwendung des billigeren Mineralöls zurückzuführen.

Die Kosten der Lokomotivfeuerung, welche im Jahre 1884/85 18 408 647 *M.* betrugen, haben sich auf 17 996 312 *M.*, mithin um 2,2 pCt. ermässigt.

Von diesen Kosten entfielen auf je 1 000 Lokomotivkm 79 *M.* gegen 83 *M.* im Vorjahre. Diese Abnahme entspricht einer Ermässigung von 4,8 pCt., während bezüglich der zurückgelegten Wagenachskilometer aller Art der Betrag auf je 1 000 derselben im Berichtsjahre mit 2,7 *M.* gleich demjenigen im Vorjahre war.

Die Gesammtkosten für Heizmaterial

vertheilen sich	im Jahre 1884/85	1885/86
a) auf Steinkohlen:		
Tonnen	2 111 952	2 166 612
Gesammtkosten *M.*	17 535 299	17 228 310
Durchschnittskosten für 1 t. „	8,30	7,95
b) auf Braunkohlen:		
Tonnen	915	138
Gesammtkosten *M.*	9 013	1 100
Durchschnittskosten für 1 t. „	9,85	7,97
c) auf Koaks:		
Tonnen	24 793	24 516
Gesammtkosten *M.*	403 846	322 428
Durchschnittskosten für 1 t. „	16,29	13,15

Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel einschliesslich der Ergänzungen haben im Jahre 1885/86 46 003 716 Mark betragen.

Hiervon entfallen:

auf die Unterhaltung der	Lokomotiven	22 498 247 *M.*
„ „ „	„ Personenwagen	6 403 049 „
„ „ „	„ Gepäck- und Güterwagen	16 402 666 „
„ „ „	„ zum Bahntransport erforderlichen Inventarien u. s. w.	608 607 „
„ „ „	„ Trajekte, Dampfboote, Pontons und sonstigen Hilfsanstalten	91 147 „

Die Unterhaltungskosten der Lokomotiven sind um 1,8 pCt. gestiegen, bei Zurückführung auf 1 000 Lokomotivkm um 1,1 pCt. von 88 auf 87 *M.* gefallen. Die Unterhaltung der Personenwagen ist bei Zurückführung auf 1 000 Achskm der Personenwagen um 1,8 pCt. gestiegen und zwar von 5,6 auf 5,7 *M.* Bei den Kosten der Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen trat ein Rückgang im Verhältniss der Ausgaben für 1 000 Achskm von 3,1 *M.* im Vorjahre auf 3,0 *M.* im Berichtsjahre oder um 3,2 pCt. ein.

Der Werkstättenbetrieb.

An Werkstätten waren am Schlusse des Betriebsjahres 248, nämlich

58 Hauptwerkstätten,
27 Nebenwerkstätten,
163 Betriebswerkstätten

vorhanden, darunter

42 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern,
47 Werkstätten mit weniger als 300 und mehr als 50 Arbeitern,
159 Werkstätten mit weniger als 50 Arbeitern.

Das zur Erledigung der Verwaltungsgeschäfte, sowie zur Beaufsichtigung bezw. Leitung der Arbeiten erforderliche Beamtenpersonal aller Werkstätten belief sich auf 2 079 Köpfe gegen 2 007 Beamte im Vorjahre. Die durchschnittliche Zahl der Arbeiter betrug für jeden Tag 33 504, wovon 24 856 Handwerker, 1 534 Lehrlinge und 7 114 sonstige Arbeiter waren.

Die Gesammteinnahmen und Ausgaben der Werkstätten beliefen sich
im Vorjahre auf 66 805 424 *M.*
„ Berichtsjahre „ 65 025 722 „
mithin weniger 2,7 pCt.

Von den Gesammtkosten der Werkstätten nahmen in Anspruch:

Werkstätten	im Jahre 1884/85 pCt.	pCt.	im Jahre 1885/86 pCt.	pCt.
1. die Generalkosten und zwar:				
a) die persönlichen Ausgaben	10,7		11,4	
b) die sachlichen Ausgaben	9,4		10,0	
		20,1		21,4
2. die Spezialkosten und zwar:				
a) die Löhne	38,0		39,2	
b) das Material	41,9		39,4	
		79,9		78,6

In beiden Jahren entfällt hiernach der weitaus grössere Theil der Gesammtausgaben der Werkstättenverwaltung auf die Spezialkosten.

Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.

Die Gesammtkosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände, welche in die Kosten für Erneuerung des Oberbaues und für Erneuerung der Betriebsmittel zerfallen, haben sich
von 55 662 931 *M.* im Jahre 1884/85
auf 47 293 835 „ „ „ 1885/86
oder um 15 pCt. ermässigt. Dieselben nahmen im Berichtsjahre 12,6 pCt. der Gesammtausgabe in Anspruch.

Die Kosten der Erweiterung des Oberbaues verminderten sich
von 34 554 082 *M.* im Jahre 1884/85
auf 33 301 082 „ „ „ 1885/86,
mithin um 3,6 pCt. Die Länge der umgebauten Gleise betrug 1 153,27 km gegen 1 029,47 km im Vorjahre. Die trotz dieser vermehrten Erneuerung eingetretene Verminderung der Gesammtausgaben für die Erneuerung des Oberbaues findet ihre Erklärung in dem Sinken der Einheitspreise für Eisen und Stahl.

An Neumaterial wurden verwendet:

		im Jahre 1884/85	im Jahre 1885/86
1. Eisen- und Stahlmaterial im ganzen	t	137 521	139 748
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	21 888 718	21 362 034
d. i. für eine Tonne	„	159	153
darunter:			
a) im ganzen Schienen	m	2 336 978	2 416 177
im Gewicht von	t	74 298	76 038
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	11 546 472	11 099 058
d. i. für eine Tonne	„	155	146
und zwar			
α) Stahlschienen	m	2 330 370	2 414 302
im Gewicht von	t	74 061	75 970
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	11 516 467	11 088 275
d. i. für eine Tonne	„	155	146
β) Eisenschienen	m	6 608	1 875
im Gewicht von	t	237	68
d. i. für eine Tonne	*M.*	135	159
b) Kleineisenzeug	t	18 164	18 296
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	3 478 266	3 353 577
d. i. für eine Tonne	„	191	183
c) Weichen und Zubehör	t	5 050	5 200
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	1 411 394	1 484 631
d. i. für eine Tonne	„	279	285
2. hölzerne Schwellen	Stück	1 551 396	1 510 806
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	7 262 460	7 137 385
d. i. durchschnittlich für eine Schwelle	„	4,68	4,72
Eiserne Lang- und Querschwellen	t	40 009	40 214
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	5 452 586	5 424 768
d. i. für eine Tonne	„	136	135

Mithin betragen die Gesammtkosten des Neumaterials 28 499 419 *M.* gegen 29 151 178 *M.* im Vorjahre.

Die Kosten für die Erneuerung der Betriebsmittel sind von 21 108 849 *M.* im Jahre 1884/85 auf 13 992 753 *M.* im Jahre 1885/86 oder um 33,7 pCt. herabgegangen. Von denselben entfallen:

	im Jahre 1884/85	im Jahre 1885/86
auf Lokomotiven	10 013 702 *M.*	6 821 337 *M.*
„ Personenwagen	2 464 014 „	2 707 019 „
„ Gepäck- und Güterwagen	8 631 133 „	4 464 397 „

Die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten und fremder Betriebsmittel betragen:
8 403 355 *M.* im Jahre 1884/85 gegen
4 479 174 „ „ „ 1885/86,
sind mithin um 3 924 181 *M.* oder 46,7 pCt. gefallen.

Ausgaben für die Benutzung fremder Betriebsmittel waren im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen.

Von den Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten entfielen auf die Kosten der Vergütung für gepachtete Strecken 125 783 *M.* gegen 2 524 142 *M.* im Vorjahre, auf die Kosten der Vergütung für Mitbenutzung fremder Bahnhöfe, sonstiger Anlagen und Bediensteten 2 405 354 *M.* gegen 4 640 590 *M.* im Vorjahre.

Die Kosten der Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsbüreaus sind von 466 242 *M.* im Jahre 1884/85 auf 518 141 *M.* im Jahre 1885/86, mithin um 11,1 pCt. gestiegen.

Die Summe der Ausgaben an Miethe und Leihgeld für die Benutzung fremder Betriebsmittel wird durch den Gesammtbetrag der bezüglichen Einnahmen im Berichtsjahre nicht nur gedeckt, es verbleibt vielmehr noch ein Reinertrag von 1 572 977 *M.*

Aus dem Deutschen Reich.

Orientirung des Publikums; Stationsrestaurationen.

Im Interesse des reisenden Publikums sind die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen neuerdings durch den Minister der öffentlichen Arbeiten Herrn Maybach angewiesen worden, folgende Bestimmungen durchzuführen: 1. Zur besseren Orientirung des Publikums sind, wie es bereits in einigen Direktionsbezirken geschieht, auf den den Plakat-Fahrplänen beigefügten Uebersichtskarten die verschiedenen Bahnstrecken mit Nummern zu versehen, welche den betreffenden Gruppen des Fahrplans entsprechen. 2. Bezüglich des Ortes, an welchem die Plakat-Fahrpläne ausgehängt werden, ist darauf zu achten, dass hierzu nicht Räumlichkeiten gewählt werden, welche dem Publikum zeitweise nicht zugänglich sind, und dass die Fahrpläne nur in einer solchen Höhe angebracht werden, welche das Lesen derselben ohne Schwierigkeit ermöglicht. 3. Innerhalb einiger Direktionsbezirke sind in den Eisenbahn-Personenwagen Uebersichtskarten des betreffenden Bezirks, bezw. in Durchgangswagen Uebersichtskarten der dem Wagendurchgang entsprechenden Bezirke angebracht. Diese Massregel soll allgemein in den Zügen derjenigen grösseren Bahnstrecken zur Ausführung gebracht werden, auf welchen mit Rücksicht auf die verschiedenen Abzweigungen ein Bedürfniss für die bessere Orientirung des reisenden Publikums vorliegt. Weiter hat der Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings Erhebungen darüber veranlasst, ob es sich empfehlen möchte, dem reisenden Publikum die Auffindung der auf den Stationen, namentlich an den Perrons befindlichen Retiraden durch gleichmässige Anwendung von Laternen mit farbigem Glase zu erleichtern. Obgleich auf ähnliche Anfragen im Jahre 1876 die Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen diese Massregel nicht als nothwendig bezeichnete, soll das Bedürfniss und die Zweckmässigkeit einer solchen Einrichtung jetzt nochmals geprüft werden. Der Minister hat ferner die Aufmerksamkeit der Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hingelenkt, dass in den Restaurationen einzelner Eisenbahnstationen für einfache Speisen und Getränke zuweilen erheblich höhere, als die ortsüblichen und in anderen Restaurationen geltenden Preise gefordert werden. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind infolge dessen angewiesen worden, für eine sachgemässe Bemessung der Taxen für Speisen und Getränke Sorge zu tragen und die Innehaltung der genehmigten Taxen, sowie auch im übrigen den Wirthschaftsbetrieb der Restaurateure in wirksamer Weise zu überwachen.

Umtausch von Prioritätsobligationen verstaatlichter Bahnen.

Die Inhaber der nachstehend bezeichneten Eisenbahn-Schuldverschreibungen: 1. der 4 pCt. Prioritätsobligationen Lit. F II. Emission der Oberschlesischen Eisenbahn (Privilegium vom 22. Oktober 1861), 2. der 4 pCt. Prioritätsobligationen Emission de 1879 der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (Privilegium vom 3. Februar 1879), 3. der 4 pCt. Prioritätsobligationen der Oels-Gnesener Eisenbahn (Privilegium vom 16. Juni 1880), welche das Umtauschangebot des Finanzministers vom 1. Mai 1886 angenommen haben, werden aufgefordert, die Obligationen vom 1. April 1887 ab gegen Empfangnahme von Schuldverschreibungen der $3\frac{1}{2}$ pCt. konsolidirten Staatsanleihe in gleichem Nennbetrage bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Breslau, Claassenstrasse 11, und in Berlin, Leipzigerplatz 17, sowie den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Posen, Lissa, Glogau, Neisse, Oppeln, Ratibor und Kattowitz einzureichen.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräthe Gutmann, bisher in Breslau, als Direktor an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Glogau, Pauly, bisher in Posen, als Direktor an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Lissa (auftrw.) und Abraham, bisher in Stettin, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Halle a. S., die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Dr. Mecklenburg, bisher in Grünberg i. Schl., als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Glogau, Fein, bisher in Glogau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Lissa, Altstaedt, bisher in Siegburg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrheinisches) zu Köln und Kieckhoefer, bisher in Oels, als Vorsteher der zu dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion nach Liegnitz, die Eisenbahn-Maschineninspektoren Monjé, bisher in Köln, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Speldorf, Reichmann, bisher in Speldorf, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrheinisches) in Köln und Castell, bisher in Breslau, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Minden, sowie der Eisenbahn-Bauinspektor (Maschinenbaufach) Rimrott, bisher in Hagen, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Halberstadt.

Es ist verliehen: dem Baurath Sellin in Breslau die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) daselbst, dem seither beurlaubten Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Richter bei Wiederaufnahme in den Preussischen Staats-Eisenbahndienst die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Stettin, dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Büscher in Lissa die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst und dem Eisenbahn-Maschineninspektor Esser in Köln die Stelle des Vorstehers des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) in Köln.

Der Regierungs-Baumeister Köhne in Berlin ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt; demselben ist die Stelle eines solchen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin verliehen worden.

Württembergisch-Bayerischer Staatsvertrag über die Herstellung von Bahnen.

In der Sitzung der Württembergischen Ständekammer vom 26. v. Mts. wurde der in No. 22 S. 208 mitgetheilte Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern über Herstellung weiterer Verbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen und die Abänderung der die vorhandenen Eisenbahnanschlüsse betreffenden Vereinbarungen berathen. Nach der Vorlage soll eine Eisenbahn von Leutkirch über Arlach und Buxheim nach Memmingen, und eine solche von Wangen i. Allgäu nach Hergatz zunächst eingleisig, jedoch so gebaut werden, dass im Bedürfnissfall sofort zum zweigleisigen Betriebe übergegangen werden kann. Die erforderlichen und nach den seither gemachten Erfahrungen ohne Zweifel auch ziemlich kostspieligen Ueberbrückungen der Iller sollen von jeder der beiden Regierungen zur Hälfte getragen werden. Falls nicht ausserordentliche Verhältnisse eintreten sollten, ist die Fertigstellung der Bahn binnen $2^1/_2$ Jahren in Aussicht genommen. Sofort nach erfolgter Genehmigung soll der Bahnbau Leutkirch-Memmingen beiderseits in Angriff genommen und thunlichst beschleunigt werden. Damit fänden die schon seit mehr als 20 Jahren zwischen Württemberg und Bayern bezüglich dieses Anschlusses geführten Verhandlungen ihre Erledigung. Nach den Erläuterungen des Staatsministers v. Mittnacht käme Württemberg bei dem vorliegenden Vertrage nicht zu kurz; die gesammte Leistung der beiden Staaten wäre eine gleichmässige und den Verhältnissen entsprechende, wobei jeder in seinen Bauten, Dienstbesorgung u. s. w. freie Hand behielte. Die Bahnlinie über Ferthofen wäre zwar kürzer und für Württemberg weniger kostspielig, da aber Württembergischerseits ein späterer Anschluss einer Linie Biberach-Ochsenhausen-Memmingen ins Auge gefasst ist, hat man sich für die längere, über Arlach und Buxheim mit einem Aufwande von 5 200 000 ℳ. (mit Berücksichtigung der Bauzinsen und der Kosten der Beschaffung der Betriebsmittel) entscheiden zu sollen geglaubt. Hiervon träfen auf Württemberg 1 200 000 ℳ. Die Mitte der Illerbrücke soll der Landesgrenze annähernd entsprechen.

Bodensee-Gürtelbahn.

Einem Abgeordneten, welcher den Bau einer Bodensee-Gürtelbahn als wünschenswerth bezeichnete, erwiderte der Württembergische Minister bei vorstehend erwähnten Verhandlungen, dass die Bayerische Regierung die Herstellung einer Linie Lindau-Friedrichshafen stets als ihren Interessen nicht entsprechend betrachtet habe. Unter diesen Umständen habe sich die Regierung keine Hoffnung machen können, neben dem vorliegenden Vertrag auch noch bezüglich einer Bodenseebahn ein Resultat zu erreichen. Uebrigens glaube er persönlich, über die Bodenseebahn sei das letzte Wort noch nicht gesprochen; vielleicht werde in nicht ferner Zeit der Gegenstand wieder auf der Tagesordnung erscheinen, möglicherweise auf Anregung und unter Mitwirkung eines dritten Faktors. Mit letzterem Faktor möchte das Deutsche Reich gemeint sein. Wie nun mehrere Zeitungen übereinstimmend melden, soll eine für den Reichstag bestimmte Vorlage wegen Bewilligung eines Reichszuschusses zu den Kosten einer Bodenseebahn, welche das Schweizerische Gebiet völlig vermeiden würde, bevorstehen.

Dagegen wird uns aus München über diese Angelegenheit geschrieben:

„Zu den Meldungen über die dem Bundesrath zugehende Eisenbahnvorlage einer Bodensee-Gürtelbahn können wir versichern, dass dieselbe in der freien Verständigung der verbündeten Regierungen ihre Grundlage hat und dass die in einigen Zeitungen gezogene Schlussfolgerung von einem diktatorischen Vorgehen der Reichsregierung gegen Bayern thatsächlich haltlos ist. Dass die Bodensee-Gürtelbahn zur Hebung der Eisenbahnrente Bayerns nicht beitragen wird, mag ja richtig sein. Allein Bayern als Glied des Deutschen Reiches hat die Pflicht wie jeder andere Bundesstaat, das eigene Interesse dem Reichsinteresse unterzuordnen, wenn das letztere unzweifelhaft gegeben erscheint. Das soll nun bezüglich der Bodensee-Gürtelbahn der Fall sein. Wenn demnach die Bayerische Staatsregierung zur Ausführung des Projektes freiwillig die Hand bietet, so wird dieses Verhalten dem Ansehen Bayerns und des Reiches besser entsprechen, wie wenn gegentheiliges Verhalten die Anwendung der folgenden, auch für Bayern gültigen Bestimmungen der Reichsverfassung hätte zur Folge haben müssen: Art. 41 (Verfassung des Norddeutschen Bundes) „Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung des Bundesgebietes oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Bundesgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Bundeshoheitsrechte, für Rechnung des Bundes angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden. Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluss neuangelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen. Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden unbeschadet bereit erworbener Rechte für das ganze Bundesgebiet hierdurch aufgehoben."

Bau von strategischen Eisenbahnlinien im südwestlichen Deutschland.

Aus Karlsruhe wird geschrieben: Ein ausserordentlicher Landtag wird voraussichtlich im Monat Mai zusammenberufen werden, um die Vorlagen über einige im Einvernehmen mit der Reichsregierung geplante Erweiterungsbauten des Badischen Eisenbahnnetzes entgegenzunehmen und zu verabschieden. Den Bau und Betrieb der neu zu errichtenden Bahnstrecken wird die Badische Eisenbahnverwaltung übernehmen, das Reich wird, da die sämmtlichen Herstellungen aus strategischen Rücksichten erfolgen, einen entsprechenden namhaften Beitrag zu den Kosten leisten. Zunächst wird die Erledigung des Gegenstandes im Reichstag zu erfolgen haben, dem die bezügliche Vorlage bald nach den Osterferien zugehen dürfte. Erst wenn die Frage hier erledigt ist, kann der Badische Landtag damit befasst werden, was spätestens im Monat Juni geschehen muss, da am 1. Juli die Mandate der Hälfte der Abgeordneten erlöschen.

Pfälzische Eisenbahnen: Personalien.

Seine Königliche Hoheit der Prinzregent von Bayern haben die erledigte Funktion des stellvertretenden Direktors der Pfälzischen Eisenbahnen dem Direktionsrathe Herrn Carl Becker zu übertragen geruht.

Grossherzoglich Hessischer Eisenbahnrath.

In der am 24. v. Mts. unter dem Vorsitze des Herrn Geheimen Oberfinanzrath Schulz in Darmstadt abgehaltenen ordentlichen Frühjahrssitzung des Hessischen Eisenbahnrathes wurde u. a. über den bevorstehenden Sommerfahrplan, sowie über manche tarifarische Angelegenheiten berathen. Hinsichtlich der schon wiederholt erörterten Frage einer Frachtermässigung auf Rübenabfälle theilte der Vorsitzende mit, dass dieselbe Gegenstand der Erwägung im Preussischen Ministerium und von dem Ergebnisse der seitens desselben angeordneten Erhebungen abhängig sei. Bezüglich der Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse wurde mitgetheilt, dass die Hessische Regierung den Ausnahmetarifen der Preussischen Staatsbahnen nur für den Anschlussverkehr, aber nicht für den Lokalverkehr zugestimmt, während die Badische Bahn sich dagegen ausgesprochen habe und nur für einzelne landwirthschaftliche Artikel eine Ermässigung der jetzigen 11 ₰ für das Tonnenkilometer betragenden Sätze auf die Hälfte beabsichtige. Erwähnt wurde noch, dass die

Sächsischen Staatsbahnen, die Hessische Ludwigsbahn und die Main-Neckarbahn den Ausnahmetarif für Stückgut angenommen haben. Mit Stimmeneinheit wurde die Hessische Regierung dringend ersucht, die Preussischen Anträge anzunehmen. Demnächst wurde noch eine amtliche Zusammenstellung sämmtlicher Ausnahmetarife der Hessischen Bahnen, sowie die Vorlage neuer Ausnahmetarife an den Hessischen Eisenbahnrath behufs gutachtlicher Aeusserung des letzeren über dieselben als dringend erwünscht beantragt. Seitens der Vertreter der Hessischen Bahnen wurde beiden Anträgen zugestimmt, sofern bei neuen Ausnahmetarifen nicht eilige Einführung geboten erscheine.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Bei der letzten Versammlung des Mecklenburgischen Landtages im Herbst vorigen Jahres wurde die Landeshilfe für eine zu erbauende Eisenbahn Ludwigslust-Dömitz beantragt und vom Landtage bewilligt. Allgemein nahm man damals an, schreibt der „B. B.-C.“, dass der Mecklenburgischen Südbahn, welche die Vorarbeiten für die erwähnte Bahnstrecke beschafft hatte, die Baukonzession für dieselbe ertheilt werden würde. Das ist jedoch bisher weder geschehen, noch wird es geschehen. Vielmehr wird der Bau und Betrieb dieser wichtigen Eisenbahnstrecke der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn übertragen werden, nachdem dieselbe, in der Voraussetzung, dass die Generalversammlung ihre Zustimmung hierzu geben werde, sich bereit erklärt hat, die Bahn von Dömitz nach Ludwigslust und weiter nach Schwerin zu bauen. Die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn erhält dadurch unmittelbare Verbindung mit der Elbe. Durch die Eisenbahn Schwerin-Ludwigslust wird die Bahnverbindung zwischen beiden Orten um nahezu die Hälfte und ausserdem zwischen Berlin, Magdeburg und Leipzig abgekürzt. Vor allem aber wird eine Steigerung des jetzt schon bedeutenden Braunkohlenverkehrs nach Mecklenburg erwartet, indem angenommen wird, dass die Böhmischen Kähne nicht mehr in Wittenberge löschen, sondern die kurze Strecke weiter bis Dömitz die Elbe hinunterfahren werden, wodurch eine Frachtermässigung für die Kohlen entstehen dürfte. Ausserdem wird darauf hingewiesen, dass nicht nur ein wesentlich grösseres Absatzgebiet der Böhmischen Braunkohlen in Mecklenburg gewonnen, sondern diese auch in dem bisherigen Absatzgebiete billiger und dadurch gegenüber der Englischen Steinkohle erheblich konkurrenzfähiger werden dürften. Da der Bau dieser neuen Strecke durch besondere Terrainhindernisse nicht erschwert wird, so glaubt man auf eine verhältnissmässig rasche Herstellung der Bahn rechnen zu dürfen.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Bezüglich der bekannten Klage eines Aktionärs gegen die Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft auf Aufhebung des die Verstaatlichung betreffenden Generalversammlungsbeschlusses vom 31. Januar d. J. hat das Königliche Landgericht zu Aachen die in No. 25 S. 236 d. Ztg. bereits mitgetheilte Abweisung des Antrages der Gesellschaft, dem Kläger zunächst eine Sicherheitsleistung für die ihr drohenden Nachtheile aufzugeben, im wesentlichen dadurch begründet, dass sich zur Zeit ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Klage und etwaigen Nachtheilen der Gesellschaft nicht erkennen lasse, indem der Umstand, dass die Regierung trotz der Klage die Genehmigung der Kammern nachgesucht habe, deren Absicht beweise, die Bahn zu übernehmen, und auch das Abgeordnetenhaus die Vorlage schon am 17. v. Mts. genehmigt habe. Die Gesellschaft hat ihren Antrag auf Sicherheitsstellung dadurch begründet, dass infolge der durch die Klage entstehenden Verzögerung die Verstaatlichung der Bahn vereitelt werden möchte.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Der dem Verwaltungsrath vorgelegte Rechnungsabschluss weist an Einnahmen 1 295 516 *M.* (1885 1 424 102 *M.*) und an Ausgaben 909 446 *M.* (1885 992 296 *M.*) auf. Es verbleibt ein Ueberschuss von 383 070 *M.* (1885 431 825 *M.*), wovon 600 *M.* als Remuneration für die Revisoren abgehen. Die Verzinsung der Prioritäten erforderte 192 864 *M.*, die Amortisation derselben 29 100 *M.*, Tantièmen 5 338 *M.*, Eisenbahnabgabe 3 653 *M.* und als Dividende an die Stamm-Prioritätsaktien von $3^1/_6$ pCt. (1885 $4^2/_3$ pCt.) gleich 9½ *M.* pro Stück kommen 142 500 *M.* zur Vertheilung. Der Rest von 12 014 *M.* soll den Beamten und Arbeitern sowie Pensionären, bezw. Wittwen und Kindern verstorbener Beamten überwiesen werden.

Die ordentliche (letzte) Generalversammlung wird am 27. d. Mts. in Nordhausen stattfinden.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

In der am 29. v. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde bezüglich der Baurechnung Decharge ertheilt und der Garantievertrag für den Betrieb genehmigt.

Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.

Der Aufsichtsrath und die Direktion haben beschlossen, der am 14. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 175 *M.* (1885 170 *M.*) vorzuschlagen.

Berliner Pferde-Eisenbahngesellschaft (Berlin-Charlottenburg).

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 3½ pCt. für das Jahr 1886 vorzuschlagen.

Deutsche Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

In der am 30. März d. J. abgehaltenen Aufsichtsrathssitzung wurde beschlossen, der auf den 2. Mai d. J. einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. auf das Aktienkapital von 2½ Millionen Mark vorzuschlagen. Zu Abschreibungen sind 43 696 *M.* verwendet und dem Amortisationskonto 14 000 *M.* überwiesen. Der ordentliche Reservefonds beträgt 250 000 *M.*

Potsdamer Strassenbahn.

Der Geschäftsbericht dieser Bahn enthält u. a. folgende Angaben: Es wurden 1 095 566 Personen befördert. Dem Betriebskonto zufolge betragen die Gesammt-Betriebseinnahmen 126 725 *M.*, die Gesammt-Betriebsausgaben 102 307 *M.*, mithin bleibt ein Ueberschuss von 24 417 *M.*; dazu treten noch der Gewinn aus dem Zinsenkonto mit 1 212 *M.*, der Koursgewinn aus dem Effektenkonto 3 922 *M.*, der Reduktionsgewinn 700 200 *M.*; zusammen 729 752 *M.* Hiervon kommen in Abzug für Verlust an Pferden 963 *M.*, für Unkosten bei Ausgabe der neuen Aktien 2 949 *M.*, für Abschreibungen infolge der Reduktion des Aktienkapitals 600 200 *M.*, für den Spezial-Reservefonds 100 000 *M.*, mithin bleiben als Reingewinn 25 639 *M.*

Kölner Strassenbahn.

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1886 ergibt einen Mindergewinn im Betriebe von etwa 40 000 Frcs.; trotzdem soll eine Dividende von $5^3/_5$ pCt. gegen $5^2/_5$ pCt. im Vorjahre zur Vertheilung gelangen, indem diesmal nur 10 000 Frcs. gegen 60 000 Frcs. zur Amortisation von Aktien verwandt werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1380 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend die Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse u. s. w. (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 1661 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Begleitschreiben zu dem Protokolle d. d. Mainz, den 17/18. März d. J., (abgesandt am 2. d. Mts.).

Jubiläum der ersten Lokomotivfahrt auf der Strecke Leipzig-Althen.

Der 28. März d. J. war für das Sächsische Eisenbahnwesen ein denkwürdiger Tag; denn an diesem Tage wurden es 50 Jahre, dass die erste Lokomotivfahrt auf der ersten Eisenbahnstrecke Sachsens, nämlich auf der Theilstrecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, bekanntlich überhaupt der ersten grösseren Lokomotivbahn Deutschlands, vorgenommen wurde.

Wie das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen, zumal in Bau und Ausrüstung, sich in seinen Anfängen fast durchgängig nach Englischem Muster richtete, so wurde auch die erste Lokomotive der Leipzig-Dresdener Eisenbahn aus England bezogen. Sie war um den Preis von 1 383 £ von der Firma Rothwell & Co. erworben worden und kam Ende November 1836 in 15 Kisten verpackt in Leipzig an. Ihre Spurweite war die der Eisenbahn Liverpool-Manchester (1,435 m), eine Weite, welche bekanntlich in der Folge für alle normalspurigen Deutschen Bahnen massgebend geblieben ist. Man liess die neue Lokomotive, welche den Namen „Komet“ trug, bald nach ihrer Ankunft zusammensetzen und auf Böcke stellen und sodann unter Ingangsetzung des Maschinenwerks gegen Eintrittsgeld zum Besten einer Unterstützungskasse sehen. Kurz vorher war auch der erste Lokomotivführer, ein Engländer Namens John Robson, der für einen Lohn von 3 £ wöchentlich engagirt war, in Leipzig eingetroffen. Im März 1837 wurde die Lokomotive nach Posthausen geschafft und dort aufgestellt und am 28. März 1837 fand mit ihr unter Theilnahme des Direktoriums (Vorsitzender Gustav Harkort, Stellvertreter Dr. Crusius) und des bauleitenden Oberingenieurs (Hauptmann Kunz) die erste Probefahrt auf der Strecke Leipzig-Althen statt. Sie fiel zu allgemeiner Zufriedenheit aus.

Später wurde die Maschine zu Erdtransporten verwendet, bis am 24. April 1837 die gedachte — 16 200 Ellen (9 175 m) lange — Strecke Leipzig-Althen dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde.

Es mag hier der Merkwürdigkeit wegen erwähnt werden, dass die ersten Personenbillets für bestimmte nummerirte Plätze, wie bei den Fahrposten, und zwar immer nur in der Anzahl von höchstens 5 an ein und dieselbe Person ausgegeben wurden. Sie kosteten für die ganze Strecke bis Althen in der I. Klasse 8 Groschen (= 1 *M*), in der II. Klasse 6 Groschen und in der III. Klasse 4 Groschen. Besondere Schwierigkeiten bereiteten die Instruirung des Bahnwärterpersonals und die Einrichtung der erforderlichen Signale, welche damals von Wärter zu Wärter mit kleinen Flaggen gegeben wurden. Die Behörden verlangten wegen des zu erwartenden Andranges sogar die Bewachung der angrenzenden Felder.

Zur Erinnerung an jenen 28. März hielt am 28. März d. J. der Kreisverein Deutscher Lokomotivführer in Dresden in dem Tivolisaale daselbst eine Feier ab, welcher durch die Anwesenheit Sr. Majestät des Königs ein besonderer Glanz verliehen wurde. Ausserdem waren noch der Herr Finanzminister Freiherr von Könneritz, der Kriegsminister und der Justizminister, der bisherige Generaldirektor der Staatseisenbahnen von Tschirschky-Bögendorff und sein bisheriger Stellvertreter Freiherr von Biedermann sowie der künftige Generaldirektor Geheimer Finanzrath Hoffmann mit seinem Stellvertreter Ober-Finanzrath von der Planitz und zahlreiche Mitglieder der Generaldirektion erschienen. Den Hauptvortrag des Abends hielt der Bezirksingenieur Dr. Fritzsche von Dresden-Neustadt über das Thema „Der praktische Eisenbahndienst von Sonst und Jetzt", in welchem er von der ersten Probefahrt vom 28. März 1837 ausgehend die oft zu wenig anerkannten Mühen und Gefahren des Eisenbahndienstes schilderte, und welchen er mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den König schloss.

Nach der Ansprache eines Lokomotivführers wurden sodann den mit dem 1. April d. J. aus dem aktiven Dienst ausscheidenden Herren Generaldirektor von Tschirschky und Geheimen Rath von Biedermann als Scheidegruss zwei mächtige Lorbeerkränze mit den Inschriften „Aus Verehrung und Dankbarkeit" überreicht, während ihre Nachfolger, Geh. Finanzrath Hoffmann und Ober-Finanzrath von der Planitz, mit einem herzlichen „Glück zu" Blumenbouquets erhielten.

Se. Majestät der König beehrte viele der Festtheilnehmer, zumal Lokomotivführer, mit freundlichen Ansprachen.

Strassenbahn Kriens-Luzern.

Einem in No. 5 und 6 der „Schweizerischen Bauztg." d. J. durch Herrn Ingenieur Fr. Küpfer in Luzern veröffentlichten Berichte über die etwa 3 km lange, im Oktober v. J. dem Betriebe übergebene Strassenbahn zwischen Kriens und Luzern entnehmen wir die folgenden Mittheilungen:

Die Bahn beginnt bei einer Drehscheibe auf dem Bahnhof Luzern, welche in ein verlängertes Ausziehgleis der Centralbahn eingelegt ist und den Uebergang der Güterwagen von der Hauptbahn auf die Nebenbahn vermittelt. Zwischen den beiden Endpunkten der Bahn, deren grösste Steigung 27,8 ‰ und deren kleinster Krümmungshalbmesser 130 m beträgt, sind noch zwei weitere Haltepunkte angeordnet. Der Strassenbahnhof in Luzern besteht aus einem Doppelgleise von je 30 m benutzbarer Länge und aus zwei im Erdgeschoss eines der anliegenden Häuser gemietheten Räumlichkeiten, welche als Wartesaal und Billetausgabe dienen. Zu den Hochbauten der ebenfalls mit einem Doppelgleise und ausserdem mit einem sich mehrfach verzweigenden Nebengleise ausgestatteten Station Kriens gehören ein Güterschuppen nebst Büreau für die Betriebsleitung, ein Lokomotiv- und Wagenschuppen und ein Abort; Unterkunftsräume für das Publikum sind hierselbst mit Rücksicht auf die nahe gelegenen Wirthshäuser nicht für erforderlich erachtet.

Das Anlagekapital für die Herstellung der gesammten Bahn, deren Bau nebst Lieferung des Rollmaterials und Zubehörs an die Maschinenfabrik von Krauss & Co. in München und die Bau- und Betriebsunternehmung Lechner & Krüzner für die Pauschalsumme von 200 000 Frcs. vergeben war, beträgt 240 000 Frcs., von welcher Summe 100 000 Frcs. in Prioritätsaktien durch zwei Bankinstitute in Luzern, 10 000 Frcs. in Stammaktien durch die Stadt Luzern, 30 000 Frcs. in Stammaktien durch den Kanton Luzern und 100 000 Frcs. durch die Grossindustriellen in Kriens übernommen sind. Die Prioritätsaktien erhalten 5 pCt. Zinsen, und die nach Zurücklegung der Reserven u. s. w. und nach Verzinsung der Stammaktien zu 4 pCt. etwa verbleibende Summe soll gleichmässig auf die Aktien vertheilt werden.

Der Oberbau der Bahn entspricht dem sogenannten System Hartwich; starke Normalbahnschienen sind in den Strassenkörper auf alten oder neuen Grundbau (Steinpackung) gelegt, am Stoss kräftig verlascht und dort auf leichte eiserne Querschwellen gelagert. Die Erhaltung der Spurweite wird durch Querverbindungen aus Flacheisen, welche an beiden Enden winkelrecht umgebogen und mit je einem kräftigen Bolzen am Schienensteg befestigt sind, gesichert.

Das Rollmaterial umfasst 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 1 Gepäckwagen. Die vierrädrigen Tenderlokomotiven, System Krauss, von je 60 Pferdekräften und einem Dienstgewicht von 13 t befördern 2 beladene Normalbahnwagen im Gewichte von zusammen 32 t mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde auf der Steigung von 25 ‰.

Die Betriebsleitung untersteht unter Oberaufsicht des Verwaltungsrathes einer Direktion von drei Mitgliedern, von welchen der Betriebschef ausschliesslich für den Dienst der Bahn bestellt ist. Das Personal der Direktion besteht aus 1 Büreaugehilfen, 2 Lokomotivführern, 2 Heizern, 2 Schaffnern, 1 Vorarbeiter, 3 Stationswärtern und 3 Bahnwärtern, welche auch zum Stationsdienst herangezogen werden.

Billets können während der Fahrt gelöst werden, sind aber auch im Wartezimmer in Luzern sowie in mehreren öffentlichen Lokalen in Kriens und Luzern käuflich; sie gleichen den Billets der Pferdebahnen und geben die Strecke, aber nicht den Tag an. Für die Personenbeförderung zwischen beiden Endpunkten werden folgende Preise gezahlt:

	II. Klasse	III. Klasse
Einfache Fahrt	35 Cts.	25 Cts.
Hin und zurück	50 „	35 „
Nummernabonnement, ein Weg . .	21 „	13½ „
Halbjahrabonnement	36 Frcs.	25 Frcs.
„ für Schulkinder	—	15 „

Einzelne Billets für Kinder kosten die Hälfte. Für die Fahrt nach bezw. von den Zwischenstationen werden entsprechend niedrigere Sätze erhoben. Der Tarifsatz für Güter, und zwar bei der Beförderung derselben von einem Endpunkte bis zum andern, beträgt für 100 kg Stückgut 16 Cts., bei 5 000 kg und mehr 10 Cts. für je 100 kg; die Minimaltaxe für das Stück ist auf 20 Cts. festgesetzt.

Auf der Bahn verkehren täglich 15 Züge in jeder Richtung. Der im Jahresdurchschnitt auf 6 000 Fahrten im Monat veranschlagte Personenverkehr hat die Erwartungen erheblich übertroffen, indem im November v. J. etwa 18 070 und im Dezember v. J. etwa 16 000 ganze Fahrten zurückgelegt wurden. Der Güterverkehr hat sich im allgemeinen den ursprünglichen Annahmen entsprechend entwickelt. Das finanzielle Ergebniss ist — abgesehen von dem indirekten Nutzen der Bahn hinsichtlich der Zeitersparniss, der billigeren Einfuhr, des grösseren Gewinns an den Ausfuhrartikeln, der Steigerung des Werthes der Grundstücke in Kriens — ein günstiges und verheisst eine gute Verzinsung des Anlagekapitals.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 8. März 1887.

Vorsitzender: Herr Generalmajor Golz.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Claus.

Herr Ulffers als Gast sprach unter Bezugnahme auf ausgestellte Zeichnungen und Modelle über Achsbuchsen mit Schalen aus Pergamentpapier. Bei Arbeiten mit Pergamentpapier hatte sich dem Vortragenden die Ueberzeugung aufgedrängt, dass dieser Stoff sich besonders gut für die Herstellung von Lagerschalen eigne. Eine grössere Anzahl von Pergamentpapierblättern gibt, stark zusammengepresst, einen äusserst festen Block, dessen geglättete Hirnflächen unter Anwendung von fetter sowohl, als von wässeriger Schmiere sich ebenso schlüpfrig als widerstandsfähig gegen Druck und Reibung erweisen. Für die Anwendung als Lagerschalen kommt die Hirnfläche der Masse in Betracht, da in dem festen Aneinanderschmiegen einer grossen Zahl hochkantig zur reibenden Fläche gestellen Blätter, von denen jedes in seiner eigenartigen Dichtigkeit und zähen Härte dem benachbarten Blatte zur Stütze dient, die bedeutende Widerstandsfähigkeit der Masse beruht. Diese Widerstandsfähigkeit lässt sich durch folgenden Versuch nachweisen: man kann die Hirnseite eines dichtgepressten Pergamentpapierblocks unter Anwendung von Wasserschmiere oder von Oelschmiere mit einem glatten Reibstahle unter stärkstem Drucke der Hand noch so lange reiben — man wird keine Trübung der schmierenden Flüssigkeit erzielen. Letztere müsste sich aber mindestens milchig trüben, wenn irgend welche Abnutzung des Papierstoffs stattfände, wie dies der Fall ist, wenn man mit demselben Stahl in gleicher Weise auf einem Block Lagermetall reibt. Man wollte anfänglich bei den Pergamentpapierlagern blosse Wasserschmiere anwenden, es zeigten sich hierbei aber bald Missstände infolge der Einwirkung des Frostes und der durch das Wasser hervorgerufenen Rostbildung an eisernen Wellen. Man musste deshalb dem Wasser Zusätze geben, durch welche den bezeichneten Missständen entgegengewirkt wird und es ist dies durch Beimischung von Fett und

Glycerin erreicht worden. Da die Lager aber bei der für die Schmierung derselben getroffenen Einrichtung nur sehr wenig Schmierstoff verbrauchen, so ist ein wirthschaftlicher Vortheil vom Ersatz der Oelschmiere durch Wasserschmiere kaum zu erreichen und wird erstere deshalb auch in der Regel angewandt. Die Pergamentpapierlager zeichnen sich durch Haltbarkeit, Leichtläufigkeit und Reinlichkeit sehr vortheilhaft aus vor Lagern aus anderen Stoffen, so dass sie bereits vielfach Anwendung finden. Ein kürzlich angestellter Versuch, diese Lager auch bei Eisenbahnwagen anzuwenden, ist zwar zunächst nicht gelungen, doch trat die Ursache des Misslingens in den bei dieser Anwendungsweise in Betracht kommenden besonderen Umständen klar zu Tage. Es ist deshalb auch zu erwarten, dass sich bei den noch fortzusetzenden Versuchen auch für diesen Zweck die Papierlager nach entsprechender Anordnung bewähren werden.

Herr Geheimer Oberregierungsrath Dr. von der Leyen machte einige Mittheilungen über das für das Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika unter dem 4. Februar d. J. erlassene neue Bundesgesetz, betreffend die Regelung des Verkehrs (das sogen. Interstate Commerce Law), welches nach beinahe zehnjährigen Kämpfen zu Stande gekommen ist. Die zahlreichen Missstände, welche sich in den Vereinigten Staaten infolge der vollständigen Freiheit der Eisenbahnen von gesetzlichen und staatlichen Einflüssen entwickelt haben, können durch die Gesetzgebung der Einzelstaaten allein nicht beseitigt werden, zumal von diesen nur ein Theil (30 von 46) von der Befugniss zum Erlass solcher Gesetze Gebrauch gemacht hat. Der Erlass eines Bundesgesetzes wurde deshalb bereits 1878 im Repräsentantenhause angeregt; nach mehrfacher Wiederholung dieser Anregung wurde im Jahre 1885 ein Untersuchungsausschuss eingesetzt, welcher einen Gesetzentwurf vorlegte, der nach vielfachen Aenderungen nunmehr Gesetz geworden. Durch dasselbe wird ein aus 5, vom Präsidenten auf je 6 Jahre zu ernennenden, Mitgliedern bestehendes Bundesamt eingesetzt, welches die Aufsicht über die Eisenbahnen, soweit dieselben sich mit zwischenstaatlichem Verkehr befassen, führen soll. Von den Bestimmungen des Gesetzes sei als die wichtigste die Anordnung anzusehen, dass alle Tarife für den zwischenstaatlichen Verkehr veröffentlicht werden müssen, Tariferhöhungen erst 10 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten und die Anwendung nicht veröffentlichter, sei es erhöhter, sei es ermässigter Tarife, bei Strafe verboten ist. Ausserdem ist die Bestimmung getroffen, dass Tarife für die vorliegende Station derselben Strecke in der Regel und unter sonst gleichen Umständen nicht höher sein dürfen, als die nach der Endstation. Die Verkehrsverbindung der in Wettbewerb mit einander stehenden Eisenbahnen (die sogen. prols) werden durch das Gesetz untersagt.

Herr Oberingenieur Froitzheim sprach über die Kombination elektrischer Blockapparate mit mechanischer Verschlussvorrichtung zur Herstellung einer Abhängigkeit zwischen entfernt liegenden Gefahrpunkten.

Im Zuge der eingleisigen Lübeck-Büchener Eisenbahn sind Doppelstrecken eingeschaltet zu dem Zwecke, eine Kreuzung von in entgegengesetzter Richtung fahrenden Zügen auch zwischen den Stationen zu ermöglichen oder vorauffahrende Güter- oder Militärzüge durch einen nachfolgenden Personenzug überholen zu lassen. Zur Sicherung der Zugbewegungen ist an jedem Ende der zweigleisigen Strecken neben der Weiche ein eiserner Signalmast aufgestellt worden, welcher für die Einfahrt in die zweigleisige Strecke zweiflügelig, für die Ausfahrt einflügelig ist. Ausfahrts- und Einfahrtshebel sind derart von einander abhängig, dass zu derselben Zeit nur ein Signal gegeben werden kann. Die zweiflügeligen Signale liegen unter elektrischem Verschluss, die Signalgebung steht in mechanischer Abhängigkeit von der Weiche.

Präjudizien.

v. O. **Verpflichtung der Eisenbahn aus dem Transportvertrage.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nicht zu beanstanden ist zunächst die Annahme, dass der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft — und an deren Stelle in Gemässheit des Preussischen Gesetzes vom 24. Januar 1884 (G.-S. S. 11) und des Vertrages vom 12/16. Oktober 1883 (G.-S. 1884 S. 25 insbesondere § 2 Abs. 5) dem verklagten Fiskus — die Verpflichtung oblag, die auf ihrem Bahnhofsterrain befindlichen, einen Theil der Bahnanlage bildenden Zu- und Abgangswege, soweit dieselben dem öffentlichen Verkehre dienen, namentlich zur Benutzung der abfahrenden und ankommenden Reisenden bestimmt sind, im brauchbaren Zustande zu erhalten und mit den zur Sicherheit des Publikums und zur Verhütung von Schaden für dasselbe erforderlichen Einrichtungen zu versehen. Ob zur Rechtfertigung dieser Annahme das angefochtene Urtheil mit Recht auf den § 24 in Verbindung mit § 8 No. 5 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, bezl. § 23 No. 3 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 Bezug genommen, kann unerörtert bleiben; denn jedenfalls ist es für zutreffend zu erachten, wenn das Oberlandesgericht die gedachte Verpflichtung, soweit das Interesse der beförderten Personen in Betracht kommt, aus dem durch den Transportvertrag begründeten Rechtsverhältniss herleitet. Mit diesem Vertrage übernimmt der Eisenbahnunternehmer die Verbindlichkeit, Personen von einem Orte zum anderen dem Fahrschein gemäss zu befördern und diese Verbindlichkeit kann nicht schon im Augenblicke der Ankunft des Bahnzuges auf dem Bahnhofe des Bestimmungsortes als erfüllt gelten; sie umfasst vielmehr auch die Verpflichtung, dem Reisenden einen zweckentsprechenden Ausgang aus dem der Eisenbahngesellschaft gehörigen Bahnhofe zu gewähren. Wenn das Eisenbahn-Betriebsreglement vom 11. Mai 1874 (C.-Bl. f. d. D. R. 179) unter den Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck u. s. w. im § 19 am Ende vorschreibt, dass niemand den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen darf, so folgt daraus auf der anderen Seite, dass der Eisenbahnunternehmer die Richtungen anzuweisen hat, in welchen die beförderten Personen den Bahnhof verlassen dürfen und dass diese Anweisung in einer die Sicherheit der Reisenden berücksichtigenden Weise erfolgen muss." — Vergl. auch § 5 des Betriebsreglements und §§ 53, 55 des Bahnpolizei - Reglements vom 4. Januar 1875, C. - Bl. S. 57. — (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. Januar 1887; Rep. 321/86; Jur. Wochenschr. 1887, S. 69.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 24. März d. J. (in No. 25 vom 30. März dieses Blattes enthalten) bringen wir zur Kenntniss, dass der zum 1. Mai veröffentlichte Belgisch - Oesterreichisch - Ungarische Verbands - Gütertarif erst zum 1. Juni d. J. in Kraft treten wird.

Köln, den 3. April 1887. (698)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.).

Berlin - Sächsischer Verband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 28. März d. J. wird veröffentlicht, dass die im Nachtrag I zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Berlin (Central-Markthalle) erst vom 1. Mai d. J. ab Geltung erlangen.

Dresden, am 2. April 1887. (699)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 4. April d. J. gelangt im Galizisch - Norddeutschen Verbande, Heft 3 vom 1. November 1885 zwischen Wygoda, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Salzuflen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover für den Transport von Holz (Ausnahmetarif A) ein direkter Frachtsatz in Höhe von 3,95 *M.* zur Einführung.

Breslau, den 2. April 1887. (700)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. Betreff. Ausgabe eines neuen Lokal - Gütertarifs. Mit Genehmigung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, ist mit Wirkung vom 1. April d. J. ein neuer Lokal-Gütertarif für die Württembergischen Staatseisenbahnen sammt Tarif für den Güterverkehr mit den Stationen der Kirchheimer Bahn und der Ermsthalbahn (Theil II. Besondere Bestimmungen) zur Einführung gelangt. Hierdurch werden die Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für die Beförderung von Gütern auf den K. Württembg. Staatseisenbahnen, sowie für den direkten Güterverkehr mit den Stationen der Kirchheimer Bahn und Ermsthalbahn vom 15. Mai 1883 nebst den Nachträgen I bis VI aufgehoben.

Die in dem neuen Lokal-Gütertarif vorgesehene Erhöhung der Normalgewichtssätze:

für Bier in Fässern von 1,35 bezw. 1,2 kg auf 1,6 kg für das Liter und für leere gebrauchte Bierfässer von 0,15 kg auf 0,3 kg für das Liter des Eichgehaltes

tritt erst am 15. Mai d. J. in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkte kommen noch die bisherigen Normalgewichtssätze in Anwendung.

Der Verkaufspreis des neuen Tarifs beträgt 0,50 *M.* für das Exemplar.

Stuttgart, den 1. April 1887. (701)

Generaldirektion
der Kgl. Württembg. Staatseisenbahnen.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 27 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 6. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung ermässigter Frachtsätze für die Stationen Gera etc. des Direktionsbezirks Erfurt.) Am 1. d. Mts. sind für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und verschiedenen Oesterreichischen Stationen andererseits anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen. Näheres über die Höhe derselben ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Magdeburg, den 1. April 1887. (702)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. April cr. erscheint zu unserem Lokaltarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der VII. Nachtrag. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 31. März 1887. (703)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird zu den Tarifen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Württembergisch-Badischen, Mitteldeutschen, Sächsisch - Südwestdeutschen und Main-Neckarbahn-Hessischen Verkehre sowie im Lokalverkehre der Main-Neckarbahn (einschliesslich Mannheim Badische Bahn und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof) je ein Nachtrag eingeführt.

Die betreffenden Nachträge enthalten lediglich Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 31. März 1887. (704)
Generaldirektion.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** vom 1. April 1886 ist der vom 1. April 1887 ab gültige Nachtrag 7 herausgegeben, welcher anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, anderweite spezielle Tarifvorschriften, Ergänzung des Nebengebührentarifs und Ausnahmetarifsätze für Stein- und Siedesalz enthält. Exemplare des Nachtrages sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 30. März 1887. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausfuhrtarif nach den unteren Donauländern vom 1. Oktober 1886. Die Transitsätze des Tarifs vom 1. Oktober 1886 für den Export nach den unteren Donauländern finden vom 1. Juli 1887 ab sowohl bei Abfertigung via Wien (Donauufer-Bhf.) als auch bei Abfertigung über den ununterbrochenen Bahnweg für diejenigen Artikel und in denjenigen Relationen nicht mehr Anwendung, bezüglich deren direkte Tarifsätze bestehen. Uneingeschränkte Gültigkeit behält jedoch der Tarif vom 1. Oktober 1886 auch über den 1. Juli 1887 hinaus bis auf weiteres für solche Transporte, die nach Serbischen Bahnstationen bestimmt sind.

Breslau, den 28. März 1887. (706)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. April d. J. ist die Station Drohobycz der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Galizisch - Norddeutschen Verbandtarif, Heft 3 vom 1. November 1885 einbezogen worden. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 1. April 1887. (707)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona - Breslau. Die im Nachtrage III zum Staatsbahn-Gütertarife Altona-Breslau auf Seite 15 sub 5 enthaltene Bestimmung — dahin lautend: „Für Eilgüter kommen die doppelten Beträge der auf Grund der Theilfrachtsätze sich ergebenden Gesammtsätze zur Erhebung" tritt am 1. Juni d. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab findet die Frachtberechnung für Eilstückgüter im Verkehr Altona-Breslau auf Grund der direkten Kilometerentfernungen zu den in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Eilgutsätzen statt.

Breslau, den 1. April 1887. (708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. An Stelle der auf Seite 53 des Deutsch-Russischen Gütertarifs (2. Ausgabe) unter II enthaltenen Bestimmung wegen Erhebung von Krahngebühren, welche hierdurch aufgehoben wird, tritt mit dem heutigen Tage folgende Bestimmung in Kraft:

„Für die Benutzung des Krahns bei Verladung von Gütern auf den Uebergangsstationen Wirballen oder Warschau werden berechnet:

a) bei Frachtstücken bis zu 150 Pud $^1/_6$ Kopeke für 1 Pud,
b) bei Frachtstücken von 151 bis 300 Pud $^1/_3$ Kopeke für 1 Pud,
c) bei Frachtstücken von 301 Pud und darüber ½ Kopeke für 1 Pud.

Bromberg, den 28. März 1887. (709)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 15. April d. Js. tritt Nachtrag IV zum Sächsisch - Württembergischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu in den Verkehr einbezogene Station Dresden-Friedrichstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, den 30. März 1887. (710)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Viehverkehr. Die Station Nymegen der Holländischen Bahn wird vom 1. April d. J. ab in den Tarif vom 15. Oktober 1884 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs aufgenommen.

Elberfeld, den 30. März 1887. (711)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April l. J. erscheinen zur 1. und 2. Abtheilung unseres internen Gütertarifs die Nachträge VI bezw. IV. Dieselben enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen u. a. theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Adelsheim und die Badisch-Württembergischen Uebergangsstationen Bretten, Pforzheim etc., ferner gewisse Frachtsätze für Stationen der Höllenthalbahn (letztere indessen erst vom Tage der Betriebseröffnung auf dieser Linie ab gültig) sowie Aenderung der Ueberfuhrgebühr von Heidelberg Hauptbahnhof nach dem Karlsthore. Die Nachträge sind durch unsere Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 31. März 1887. (712)
Generaldirektion.

Staatsbahn - Verkehre Hannover und Oldenburg - Berlin und Hannover und Oldenburg - Breslau. Am 15. Mai d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Stationen Seidenberg, Liebau, Halbstadt, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf, Oderberg, Dzieditz, Oswiecim und Myslowitz bestehenden Transitsätze ausser Kraft. Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt.

Hannover, den 30. März 1887. (713)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. k. Mts. an wird die Station Neustadt a. d. Wald-Naab in den Ausnahmetarif für den **Norddeutsch - Bayerischen Seehafen-Verkehr** vom 1. Oktober 1885 mit direkten Taxen einbezogen. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Güterexpeditionen der Stationen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg, Lübeck und Stettin.

Hannover, den 29. März 1887. (714)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Am 15. April d. J. tritt der IV. Nachtrag zum Tarif für den **Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlen-Verkehr** in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für einzelne Stationen bezw. Haltestellen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, Magdeburg und Erfurt, sowie für Stationen der Prignitzer Eisenbahn, ferner ein neues Verzeichniss der Zechen-

bahnfrachten für die an der K. K. priv. Aussig-Teplitzer und K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn gelegenen Schächte.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Dresden, am 31. März 1887. (715)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. April d. Js. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 6 vom 1. Februar 1885 (Verkehr mit Badischen Stationen) in Kraft, welcher Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 3 für Roheisen etc. enthält.

Dieser Nachtrag wird an die Besitzer des Heftes 6 unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 30. März 1887. (716)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. April c. treten im **Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischem Güterverkehre** nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Spath in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen in Kraft:

von	nach	Frcs. pro 100 kg
Nabburg	Schaffhausen	1,46
Schwarzenfeld	Schaffhausen	1,44

München, den 26. März 1887. (717)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Lokal-Gütertarif des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Zum 1. April d. J. kommt der Nachtrag XV zu dem vorbezeichneten Tarif zur Ausgabe enthaltend: ausser einigen Berichtigungen und ermässigten Sätzen für die Kerkerbachbahn eine anderweite Zusammenstellung der „Besonderen Bestimmungen“, sowie mit dem 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Bestimmungen hinsichtlich der Ueberfuhrverhältnisse in Berlin mit Ausdehnung derselben auf die Central-Markthalle daselbst, für welche gleichzeitig direkte Tarifsätze für den Verkehr mit unseren Stationen in dem Nachtrage befindlich.

Der Nachtrag enthält ferner mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab ermässigte Ausnahmesätze für F r a c h t s t ü c k g u t in Bezug auf Düngemittel, Futtermittel, Getreide, Samen und Sämereien, Kartoffeln und Metalle.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 26. März 1887. (718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Cement in Ladungen von 10 000 kg auf einen Wagen von Heidelberg und Mannheim nach Worms und Worms Hafen treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 1. April 1887. (719)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Tarifnachträge. Mit 15. April 1887 treten die Nachträge VII zu den Elbeumschlagstarifen Oesterreich - Laube, resp. Tetschen / Bodenbach Landungsplatz und Oesterreich-Dresden-Elbkai vom 1. April 1885 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, welche im Kartirungs- und Reklamationswege Anwendung finden.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht, bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht und zum Bezuge bereit.

Wien, am 31. März 1887. (720)
Die Generaldirektion.

Oesterr. Grenzstations - Tarif. Am 15. Mai l. J. tritt der Nachtrag V zu dem ab 1/2. 1885 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterr. Grenzstationen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 9 „für Salz etc.“ und ist bei den betheiligten Verwaltungen namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staatsbahngesellschaft, Wien I, Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (RM 721)

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafenverband. Zu dem Tarife Theil II Heft 1 vom 1. Sept. 1884 tritt mit 15. April l. J. der Nachtrag XIV in Kraft, welcher eine Erweiterung des Ausnahmetarifes No. 66 (Pflaumen, Pflaumenmus etc.) enthält.

Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oest. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft in Wien, I, Pestalozzigasse 8, erhältlich. (RM 722)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Langholz - Transporte bis zu 19 m Länge von Station Dittersdorf der Mähr.-Schles. Centralbahn gelangt rücksichtlich der Strecke Olmütz trans. nach Bodenbach/Tetschen transit der ermässigte Frachtsatz von 0,90 ℳ pr. 100 kg mit Gültigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende Dezember l. J. im Refaktiewege zur Einführung.

Wien, am 29. März 1887. (723)
Die Betriebsdirektion.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. Oberschlesisch - Oesterreich. - Ungar. Kohlenverkehr. Am 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag II zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Arad-Temesvárer, Kaschau - Oderberger und Ungarischen Nordostbahn sowie der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für alle Relationen des Haupttarifes und des Nachtrages I bei einem Koursstande der Oesterr. Banknoten von 155/160.
2. Ausdehnung der für Kohlentransporte gültigen Frachtsätze auf Steinkohlenbriquets.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Tarifbüreau der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 31. März 1887. (724)
Die Direktion.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. Priv. Oest.-Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft. Budapest - Fünfkirchener, K. K. pr. Mohacs-Fünfkirchener und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. Ungar. Nordostbahn. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Arad - Temesvárer Eisenbahn. Szamosthalbahn. Eisenbahn N. Kikinda - N. Becskerek. Direkter Verkehr mit Fiume. Mit 1. Mai l. J. tritt ein Nachtrag IV zu dem seit 1. Dezember 1883 gültigen Tarife für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume einerseits und hinter Budapest resp. Barcs gelegenen Stationen Ungar. Bahnen andererseits in Kraft.

Derselbe enthält:

A) Aenderungen bez. Ergänzungen der Waarenklassifikation.
B) Einführung des Spezialtarifes II c für Holz.
C) Aenderungen von Frachtsätzen.
D) Aufnahme neuer Stationen.
E) Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die kommerziellen Büreaus der betheiligten Verwaltungen sowie durch die Betriebsdirektion der Südbahn in Budapest und die Verbandstationen zum Preise von 20 kr. käuflich bezogen werden. (725)

Budapest, Deés, Arad, am 31. März 1887.
Die Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn. K. Ungar. Staatseisenbahnen. Mit 15. April 1887 tritt ein Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume einerseits und Stationen der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Linie Budapest-Kelenföld-Bruck a/L.) andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die kommerziellen Büreaus der Verbandverwaltungen, sowie durch die Betriebsdirektion der Südbahn in Budapest und die in den Tarif aufgenommenen Stationen um den Preis von à 90 kr. Oe. W. käuflich bezogen werden.

Budapest, am 31. März 1887. (726)
Die Verbandverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Zu dem Ausnahmetarife für Steinkohlen-, Koaks- und Briquets - Sendungen von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Breslau nach der Linie Bruck-Szt. Janos der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen tritt am 1. April l. J. der Nachtrag IV u. am 15. April l. J. der Nachtrag V in Kraft.

Der Nachtrag IV enthält die Aufnahme einerseits der Kohlenversandtstation „R i c h t e r s c h ä c h t e d e r L a u r a - h ü t t e n g r u b e“, andererseits der Ung. Staatsbahnstation „G y ö r s z t. I v a n“ in den Tarif, ferner die Ausdehnung des Tarifes auf Briquetssendungen.

Vom Nachtrag V hat auf den Verkehr mit Ungarn nur die Bemerkung Bezug, welcher gemäss die nach Bruck a/L. lautenden direkten Frachtsätze zur Verrechnung solcher Kohlensendungen dienen werden, welche nach Ungarischen Stationen bestimmt und mangels direkter Tarife in Bruck a/L. zur Umkartirung gelangen.

Diese Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen sowie im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 1. April 1887. (727)
Die Direktion.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Tarif für die Ueberführung von Gütern von der Station Oswiecim der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach der Station Oswiecim der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beziehungsweise des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie umgekehrt.

Vom 1. April 1887 angefangen gelangen I. rücksichtlich jener Güter, welche ursprünglich nach der Station Oswiecim der K. K. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind, jedoch entweder über Verfügung des Versenders, oder nach Auslösung des Frachtbriefes über Wunsch des sodann als neuer Versender anzusehenden Empfangsberechtigten

a) nach Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Oswiecim ausgeschlossen) und darüber hinaus, oder

b) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau (Oswiecim ausgeschlossen) und darüber hinaus, weiterbefördert werden sollen, und

II. rücksichtlich jener Güter, welche mit der ursprünglichen Bestimmung nach der Station Oswiecim

a) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beziehungsweise

b) des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau

von da aus dem gleichen Grunde nach Stationen der in Galizien gelegenen K. K. Oesterr. Staatsbahnlinien (Oswiecim ausgeschlossen) und darüber hinaus weiterzuleiten sind, folgende Gebühren zur Einhebung:

1. für Eilgüter, Güter der Klasse I und II, sowie für sperrige Güter, nur im Verkehre mit Oswiecim K. F. N. B. . . . . 8 kr.
2. für Güter der Wagenladungsklasse A, B, C, der Spezialtarife und der Ausnahmetarife u. zw.:
   a) im Verkehre mit Oswiecim K. F. N. B. . . . . . . 4 „
   b) im Verkehre mit Owiecim E. D. B. Breslau . . . . 6 „
   Oe. W. Noten per 100 kg.

Die geringste zur Einhebung gelangende Gebühr beträgt 10 kr. Noten per Sendung.

In den Fällen I b und II b ist auch, wenn die Weitersendung über Verfügung des ursprünglichen Versenders erfolgt, von demselben ein neuer Frachtbrief beizubringen. Ausserdem ist bei Wagenladungsgütern von dem die Weitersendung veranlassenden neuen Versender die Erklärung im Frachtbriefe abzugeben, dass die bezügliche Sendung als von demselben verladen anzusehen ist.

Die vorstehenden Ueberführungsgebühren sind, wenn die Weitersendung im Falle I b über Wunsch des ursprünglichen Empfängers erfolgt, von demselben bei der Auslösung des Frachtbriefes mit den anderen Gebühren baar zu entrichten

Eine Ueberführung der Güter von einem Bahnhofe in Oswiecim zum anderen lediglich behufs Bezuges daselbst findet nicht statt.

Wien, 15. März 1887. (728)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

3. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Samstag, den 30. April 1887

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXVIII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes,
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1886,
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1886,
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses,
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Bericht des Verwaltungsrathes über den Pensions- und Kranken-Unterstützungsfonds, eventuell darauf bezügliche Anträge,
7. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 22. April 1887

in Wien bei Centralkassa der Gesellschaft (I Elisabethstrasse 9) oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank oder bei der Kais. Königl. privilegirten Oesterreichischen Länderbank;

in Lemberg bei der Sammlungskassa der Gesellschaft oder bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank;

in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen der letztgenannten Bank;

in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, oder der Deutschen Bank;

in Paris bei der Banque d'Escompte de Paris;

in London bei der Anglo-Austrian Bank;

in Bukarest bei der Banque nationale de Roumanie

mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 23. März 1887. (729)

Der Verwaltungsrath.

4. Submissionen.

Oberhessische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 21 500 lfd. m = ca. 700 000 kg Schienen aus Flussstahl soll vergeben werden. Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen Frankoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Angebote sind, mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt, bis zum 18. April d. J. Vormittag 10 Uhr bei uns einzureichen.

Giessen, den 30. März 1887. (730)

Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung

1. von Lokomotiv-Radreifen aus Tiegelgussstahl und zwar:
   a) 20 Stück für Trieb- und Kuppelachsen von 1418 mm innerem Durchmesser,
   b) 12 Stück für Trieb- und Kuppelachsen von 972 mm innerem Durchmesser,
   c) 20 Stück für Laufachsen,
2. von 40 Stück Klammerringen,
3. von 12 Stück Sprengringen

soll vergeben werden. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ durch unsere Kanzlei bezogen werden. Angebote, in welchen die verlangte Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 18. April hier einzureichen.

Giessen, den 31. März 1887. (731)

Grossherzogliche Direktion.

Königl. Württ. Staatseisenbahn. Die Lieferung des diesjährigen Bedarfs der K. Württ. Eisenbahnverwaltung an Kolbenstangen, Kuppelstangen, Kurbel- und Kuppelzapfen, Kolbenkörpern nebst Deckeln und Spiralfedern ist zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können vom diesseitigen Sekretariat bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift

„Angebot auf Lokomotivtheile"

tragen müssen, sind versiegelt bis zum 23. April, Nachmittags 3 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 29. März 1887. (732)

Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Verdingung von Kohlen-Kippwagen und eines Ladekrahnes. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 24 Stück dreirädrige eiserne Kohlen-Kippwagen sowie ein Ladekrahn für die Kohlenladebühne des neuen Lokomotivschuppens auf Bahnhof Breslau O/S. beschafft werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 1,50 ℳ unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kohlen-Kippwagen und eines Ladekrahnes" zu dem am Dienstag, den 19. April 1887 Vormittags 11 Uhr anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 31. März 1887. (733)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Wagen, Achsen und Federn. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen beschafft werden:

A. in 7 Loosen:
   300 Stück vierrädrige eiserne Kohlenwagen mit hölzernem Fussboden, davon 60 Stück mit Bremse.

B. in 5 Loosen:
   120 Satzachsen mit Speichenrädern,
   480 Satzachsen mit Flussstahlscheibenrädern,
   1 200 Tragfedern zu Güterwagen und
   1 500 Spiralfedern zu Zug- und Stoss-Apparaten.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9—12 Uhr Vormittags zur Ansicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren zu A. von 3 ℳ, zu B. von 1,50 ℳ für die Achsen und 1,50 ℳ für die Federn unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Eisenbahnwagen, beziehungsweise Wagenachsen und Federn" bis zu den auf Donnerstag, den 14. April d. J. und zwar zu A. um 11 Uhr, zu B. um 12 Uhr anberaumten Terminen an das unterzeichnete Büreau, Claassenstrasse 11/12 einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 31. März 1887. (734)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Kgl. Württb. Staatseisenbahn. Die Lieferung des diesjährigen Bedarfs an Radreifen und Achsen ist zu vergeben.

Verzeichnisse, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können vom Sekretariat der Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift

„Angebot auf Radreifen u. Achsen"

tragen müssen, sind versiegelt bis zum 15. April, Nachmittags 3 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 25. März 1887. (735)
Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

---

5. Verkauf von Nebenprodukten und Altmaterialien der Gasanstalten.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.
Die in den diesseitigen Gasanstalten zu Witten, Hagen und Steele in der Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 sich ergebenden Nebenprodukte und alte Materialien als:

300 000	kg	Gaskoks,
60 000	„	Steinkohlentheer,
80 000	„	Fettgastheer,
120 000	„	Ammoniakwasser,
18 000	„	Eisengussschrott (alte Retorten),
5 000	„	Schmiedeeisenschrott,
10 000	„	minderwerthigen, angerosteten Schrott,
9 000	„	flüssigen Kohlenwasserstoff und
30 000	„	Abfälle von feuerfesten Steinen

sollen im Wege des Meistgebots verkauft werden.

Die bezüglichen Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Nebenprodukten und Materialien der Gasanstalten" versehen bis Freitag, den 15. April d. J. an das maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzleivorsteher Peltz hier einzusehen oder können auch gegen Erstattung von 25 ₰ für das Stück von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 26. März 1887. (736)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.



Für Eisenbahn-Direktionen.
Ein akademisch gebildeter, staatlich geprüfter Eisenbahn-Ingenieur, mit besten Zeugnissen versehen und mit dem technischen Sekretariatswesen völlig vertraut, sucht Stelle als technischer Sekretär resp. Hilfsarbeiter bei einem Betriebs-Sekretariate etc. Mässige Ansprüche.
Gef. Off. sub **B. 101** an d. Exped. d. Ztg.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

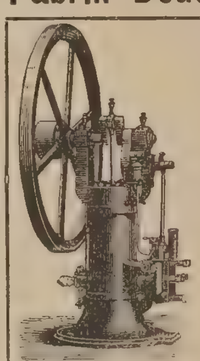
Verlag von Arthur Felix, Leipzig.
Eisenbahn-Angelegenheiten
und
Personalien in lexikalischer Form.
Von
Eduard Kafka,
Verfasser des Werkes „Oesterreichisch-ungar. Eisenbahn-Angelegenheiten".
In gr. 8. X. 318 S. 1885. brosch. Preis 5 *M.*

Patente
besorgt u. verwerthet in allen Ländern.
Alfred Lorentz Nachflg. Berlin, Lindenstr. 67. Prospecte gratis.

Fahnen-Manufactur
Franz Reinecke,
Hannover.

Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor,
durch Patente geschützt.
Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von 1/2—100 Pferdekraft.
20 000 Exemplare mit über **60 000 Pferdekraft** im Betrieb.



Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch, Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.

Herm. Klein. mechanische Werkstatt. Camen in Westfalen
liefert als Specialität: Schlösser für Colli- und Personenwagen, Spiralfedern für Schiebethüren an Güterwagen, Schmierpolstergestelle und schmiedeeis. Deckel für Normal-Achsbüchsen in anerkannt guter Waare zu billigen Preisen.

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund
liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.
Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl.
Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen
T Eisen
I Trägereisen
⌈⌉ Eisen
Fenstereisen etc.
Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Verlagsbuchhandlung von Ernst & Korn in Berlin, Wilhelm-Strasse 90, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 28. Zeitung des Vereins 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-österreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte jedoch unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. April 1887.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 16. April cr.

Inhalt:

Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den Werkstätten der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung.*)

Von der Ansicht ausgehend, dass die Staats-Eisenbahnverwaltung selbst die Ausbildung tüchtiger Handwerker in ihren Werkstätten in die Hand nehmen und dabei vor allem bestrebt sein müsse, die geistige und moralische Erziehung der Lehrlinge zu fördern und mit der praktischen Ausbildung derselben in Einklang zu bringen, hatte der Preussische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten im Februar 1878 die ihm unterstellten Königl. Eisenbahndirektionen zur Berichterstattung über die bisherige Beschäftigung von Lehrlingen in den Eisenbahnwerkstätten aufgefordert. Die eingehenden Berichte ergaben, dass Bestrebungen, junge Leute in den grossen Eisenbahnwerkstätten zu Handwerkern auszubilden, bisher nur in ziemlich geringem Umfang stattgefunden und nur in verhältnissmässig wenigen Fällen günstige Resultate ergeben hatten. Dabei wurde beklagt, dass die Lehrlinge zum Theil schon während der Lehrzeit die Arbeit verlassen hätten und schliesslich nur ein kleiner Theil der ausgebildeten Leute in den Werkstätten verblieben sei. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die eigenthümlichen Verhältnisse in den Reparaturwerkstätten nur zu einseitiger und mangelhafter Ausbildung der Lehrlinge führen könnten, dass weder die Werkmeister, noch die Vorarbeiter im Stande seien, die erforderliche stete Aufsicht auszuüben, und dass bei der Unerfahrenheit der Lehrlinge und der Gefährlichkeit des Werkstättenbetriebes dieselben manchen Gefahren und Beschädigungen ausgesetzt seien.

Während aus diesen Gründen die meisten Direktionen sich gegen die vermehrte Aufnahme von Lehrlingen aussprachen berichteten die Direktionen zu Wiesbaden und Elberfeld über die mit Ausbildung von Handwerkslehrlingen in ihren Werkstätten erzielten guten Erfolge.

Insbesondere die letztgenannte Direktion hatte schon seit Jahren in ihren ausgedehnten Werkstätten für eine sorgfältige und zweckmässige Ausbildung von Lehrlingen Sorge getragen und die Königliche Eisenbahndirektion in Wiesbaden berichtete, dass mehr als der vierte Theil ihrer Werkstättenarbeiter in ihren eigenen Werkstätten ausgebildet sei.

Der Herr Minister erklärte in einem Erlass vom 21. Dezember 1878, dass er die grossen Schwierigkeiten nicht verkenne, welche durch die eigenthümlichen Verhältnisse der Eisenbahnwerkstätten entstehen, aber sich für überzeugt halte, dass dieselben durch geeignete Einrichtungen zu bewältigen seien, insbesondere wenn die systematische Erziehung von Handwerkslehrlingen als eine Aufgabe betrachtet werde, die aus allgemeinen Rücksichten, und nicht lediglich als durch den Nutzen der einzelnen Werkstätten diktirt, durchgeführt werden müsse. Die hierfür aufzuwendenden Kosten würden schliesslich auch den Eisenbahnwerkstätten und den Eisenbahnverwaltungen überhaupt zum Vortheil gereichen. Es lasse sich annehmen, dass

*) Ueber diese wichtige Angelegenheit finden sich in den Jahrgängen 1879, 1881 und 1885 nur kurze Notizen. Wir freuen uns, nachstehend einen eingehenderen Aufsatz zum Abdruck bringen zu können, in welchem die Massregeln, welche zur Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den Werkstätten der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung getroffen sind, sachgemäss dargelegt und erläutert werden. Die Redaktion.

die ausgebildeten Lehrlinge später das Material zu tüchtigen Lokomotivführern, Wagenmeistern u. s. w. abgeben würden. Daher müsse die allgemeine Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den grossen Eisenbahnwerkstätten im allseitigen Interesse als erspriesslich und nutzbringend angesehen werden.

Zur Erzielung der hierbei nothwendigen Gleichmässigkeit wurde der nachstehende Entwurf der bei der Ausbildung der Lehrlinge zu beachtenden Grundsätze aufgestellt, der in Uebereinstimmung mit der Ansicht der meisten Verwaltungen davon ausgeht, dass die Beschäftigung der Lehrlinge innerhalb der Arbeitsräume der grossen Werkstätten, wenigstens in den ersten zwei Lehrjahren, weder für die fachliche noch für die moralische Erziehung derselben wünschenswerth und vortheilhaft ist. Es ist daher angenommen, dass in der Regel die eigentliche handwerksmässige Vorbildung der Lehrlinge in besonderen, von den grossen Werkstätten abgegrenzten, Lehrwerkstätten, welche ähnlich wie Werkstätten von Handwerksmeistern eingerichtet werden, erfolgen soll, wobei die Lehrlinge der steten Aufsicht und Anleitung eines zuverlässigen Lehrmeisters unterstellt sind.

Bei dieser Vereinigung mit den grossen Werkstätten kann es den Lehrwerkstätten an ausreichender zweckentsprechender Arbeit nicht fehlen. Erst nachdem die Lehrlinge hier mit den eigentlichen Manipulationen des Handwerks vollkommen vertraut geworden sind, wird ihre Ueberweisung an die verschiedenen Werkstattsabtheilungen erfolgen können. Es wurde zunächst nach diesen Grundsätzen die Einrichtung von Lehrwerkstätten für das Schlosserhandwerk bei den meisten grossen Hauptwerkstätten der Preussischen Staatsbahnen verfügt, und in einzelnen Fällen fand auch eine Ausbildung von Lehrlingen für andere beim Werkstättenbetrieb vertretene Handwerke (Dreherei, Tischlerei, Sattlerei u. s. w.) statt.

Grundzüge über die Art der Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den Werkstätten der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen.

1. Die Königliche Eisenbahnverwaltung wird es sich angelegen sein lassen, in ihren grossen Reparaturwerkstätten Lehrlinge für die hauptsächlichsten Handwerksbranchen des Eisenbahn-Werkstättenwesens auszubilden.

2. Die Lehrlinge werden nicht lediglich zu Arbeitern in den betreffenden Werkstätten erzogen, sondern möglichst vollkommen und vielseitig innerhalb ihres Handwerks ausgebildet werden.

3. Bei der Einstellung der Lehrlinge — in der Regel nicht mehr als 8 — 10 jährlich in einer grossen Werkstätte — sollen die Söhne der niederen Eisenbahnbeamten und der dauernd beschäftigten Arbeiter vorzugsweise berücksichtigt werden.

4. Mit den Vätern resp. Vormündern der Lehrlinge sind schriftliche Lehrverträge nach vorgeschriebenem Schema abzuschliessen. Die Lehrlinge sollen bei der Aufnahme nicht unter 14 und nicht über 16 Jahre alt sein; nur ausnahmsweise sollen auch Lehrlinge bis zum Alter von 18 Jahren zur Aufnahme gelangen. Dieselben müssen die Elementarschule vollständig absolvirt haben, konfirmirt sein und sich über ihren befriedigenden Gesundheitszustand durch ein ärztliches Attest ausweisen.

Während der Lehrzeit haben sich die Lehrlinge in der Wohnung ihrer Eltern aufzuhalten, oder Unterkommen in geachteten Familien zu suchen. Die Eisenbahnverwaltung hat das Recht und die Pflicht sich hiervon Ueberzeugung zu verschaffen.

Die Eltern resp. Vormünder übernehmen die Verpflichtung, die Lehrlinge während der Lehrzeit angemessen zu unterhalten.

5. Die Verwaltung übernimmt nicht die Verpflichtung, die Lehrlinge nach vollendeter Lehrzeit in den betreffenden Werkstätten weiter zu beschäftigen. Dieselben sollen jedoch unter sonst gleichen Umständen und soweit sie sich während ihrer Lehrzeit tadellos geführt haben, von sämmtlichen Reparaturwerkstätten der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen vorzugsweise beschäftigt werden. Ebenso sollen dieselben jedoch, falls die Auflösung des Lehrverhältnisses durch persönliches grobes Verschulden der Lehrlinge, insbesondere durch eigenmächtiges Verlassen der Lehre herbeigeführt ist, von sämmtlichen genannten Werkstätten ausgeschlossen sein.

6. Die Lehrlinge erhalten bei ihrer Einstellung ein nach den örtlichen Verhältnissen zu bemessendes Tagesgeld, welches jährlich nach Massgabe ihrer durch besondere Prüfungen festzustellenden Leistungen angemessen zu erhöhen ist, jedoch nicht den Betrag des niedrigsten Lohnsatzes der in dem betreffenden Handwerk beschäftigten Arbeiter erreichen darf. Von diesem Tagelohn wird der zehnte Theil einbehalten und dem Lehrling nach Beendigung der Lehrzeit als Spargroschen überwiesen. Der Betrag wird in der Regel in einem auf den Namen des Lehrlings lautenden Sparkassenbuch angelegt und dient zunächst als Kaution für alle Verluste, welche der Verwaltung durch grobes Verschulden der Lehrlinge entstehen. In allen Fällen, in denen die Entlassung des Lehrlings durch persönliches grobes Verschulden desselben herbeigeführt wird, verfällt der Betrag zu Gunsten der Werkstätten-Arbeiterkrankenkasse.

7. Die Lehrlinge treten der Werkstätten-Arbeiterkrankenkasse nach Massgabe der Bestimmungen des darüber bestehenden Statuts bei.

8. Die Beschäftigung der Lehrlinge soll 10 Stunden dauern und zwar in der Regel während der gewöhnlichen Arbeitszeit der anderen Werkstättenarbeiter, soweit nicht die Bestimmungen der Gewerbeordnung (§§ 136 und 139 al. 2) eine Aenderung bedingen.

Ueberstunden, Sonntags- und Nachtarbeit sind unstatthaft. Ausser der praktischen Beschäftigung findet ein Schulunterricht in der Regel zweimal wöchentlich und Sonntags statt. Soweit derselbe innerhalb der sonstigen Arbeitszeit fällt, findet ein Lohnabzug hierfür nicht statt. Ungerechtfertigte Schulversäumniss hat den Verlust des Tagesgeldes oder eines Theils desselben zur Folge. Abgesehen hiervon sollen Geldstrafen während der ersten Jahre nur unter besonderen Umständen verhängt werden.

9. Die Lehrzeit beträgt 4 Jahre. Die erste Hälfte dieser Zeit soll dazu verwendet werden, den Lehrlingen die Manipulationen ihres Handwerks beizubringen; während der letzten Jahre sollen die Lehrlinge in den einzelnen Werkstattsabtheilungen mit den verschiedenen vorkommenden Arbeiten beschäftigt werden.

10. Die Ausbildung der Lehrlinge (Schlosser, Schmiede, Dreher) während der ersten Jahre soll in kleinen, besonders einzurichtenden Lehrwerkstätten erfolgen, welche mit Inventarien und Werkzeugen so vollständig auszurüsten sind, dass alle bezüglichen Arbeiten selbständig daselbst ausgeführt werden können.

Die etwa erforderlichen Werkzeugmaschinen sollen zur Verhütung von Unglücksfällen zum Hand- resp. Fussbetriebe eingerichtet sein. In diesen Lehrwerkstätten sollen die Lehrlinge unter steter Anleitung und Aufsicht alle zur möglichst vollkommenen Ausbildung erforderlichen Manipulationen, die Behandlungsweise der verschiedenen Materialien, die Kenntniss der Werkzeuge u. s. w. erlangen; dieselben sollen befähigt werden, die einfachen Werkzeuge selbst zu fertigen und zu repariren, einfache Arbeitsstücke sauber und kunstgerecht anzufertigen. Diese Kenntniss soll durch Herstellung eines Probestücks nachgewiesen werden. Demnächst — jedoch nicht vor zurückgelegtem 16. Lebensjahre — sind die Lehrlinge nacheinander den verschiedenen Werkstattsabtheilungen zu überweisen und mit den verschiedenen vorkommenden Arbeiten, sowie an verschiedenartigen Werkzeugmaschinen zu beschäftigen, wobei die praktische Weiterbildung der Lehrlinge, unter Berücksichtigung ihrer Neigungen, stets im Auge zu behalten ist. Dieselben sind hierbei möglichst zuverlässigen Arbeitern beizugeben, sorgsam anzuleiten und zu beaufsichtigen. Für Lehrlinge solcher Handwerke, für welche Lehrwerkstätten nicht eingerichtet sind, werden besondere Bestimmungen zu treffen sein.

11. Der Schulunterricht soll dem praktischen Fortschreiten der Lehrlinge angepasst sein. Dieselben sollen während der Lehrzeit nicht mit Dingen beschäftigt werden, welche ausserhalb des Bereichs des Handwerks liegen; die Fortbildung strebsamer junger Leute nach Beendigung der Lehrzeit muss vorbehalten bleiben. Es wird daher beim Unterricht weniger auf Vielseitigkeit als auf Gründlichkeit der Kenntnisse hinzuwirken sein. In technischer Beziehung soll Hand in Hand mit der praktischen Beschäftigung die Erklärung der Werkzeuge und der Eigenschaften der Materialien, auch die Beschreibung und Erklärung einfacher Arbeits- und Werkzeugsmaschinen gegeben werden. Die Lehrlinge sollen dahin gebracht werden, einfache Gegenstände auf dem Papier oder der Tafel bildlich darzustellen, Zeichnungen von Maschinentheilen u. s. w. zu verstehen, nach denselben die für die Anfertigung erforderlichen Schablonen zu konstruiren, sowie die zur Ausführung nothwendigen Materialien anzugeben.

12. Die Lehrwerkstätte steht unter Leitung eines tüchtigen Handwerksmeisters; derselbe muss nicht nur in seinem Fach vollkommen durchgebildet und erfahren sein, sondern auch durch Solidität, Bildung und Charakter vorzugsweise befähigt sein, seinen verantwortungsvollen Wirkungskreis auszufüllen.

Dem Lehrmeister liegt die Pflicht ob, die ihm überwiesenen Lehrlinge in allen Manipulationen des Handwerks zu unterweisen, die Thätigkeit derselben stetig zu überwachen, sie an Fleiss zu gewöhnen und zur Sparsamkeit in der Materialverwendung anzuhalten. Die Lehrlinge dürfen nur im Interesse der Verwaltung beschäftigt werden.

13. Der Lehrmeister steht im Verhältniss eines Vorarbeiters und kann nach Bewährung zum Werkmeister ernannt werden. Derselbe ist direkt dem Werkstättenvorsteher untergeordnet, welchem unter der allgemeinen Leitung des Werkstatt-Maschinenmeisters die obere Aufsicht über die Lehrwerkstätte obliegt. Je nach Bedürfniss können auch einige erprobte Gesellen in der Lehrwerkstätte beschäftigt werden.

14. Die Arbeiten — soweit angänglich, Neuarbeiten, Magazin-Vorrathsstücke u. s. w. — sind dem Lehrmeister direkt vom Werktstättenvorsteher zu überweisen; dieselben sollen dem Zweck angepasst und möglichst so beschaffen sein, dass sie in der Lehrwerkstätte allein ohne Zuhilfenahme anderer Werkstattsabtheilungen fertig gestellt werden können. Die Führung der Bücher. der Empfang und die Verrechnung der Materialien und Werkzeuge erfolgt durch den Lehrmeister nach den geltenden Bestimmungen. Alle Arbeiten in den Lehrwerkstätten dürfen nur in Lohn ausgeführt werden.

Dem Lehrmeister und dem Lehrgesellen ist die Annahme von Geschenken seitens der Lehrlinge oder deren Angehörigen unbedingt verboten.

15. Der Schulunterricht ist unentgeltlich und soll nach bestimmtem Lehrplan durch geeignete Lehrer oder Beamte ertheilt werden.

16. Das Verhältniss der Lehrlinge zur Verwaltung wird durch den Lehrvertrag geregelt und unterliegt im übrigen den gesetzlichen Bestimmungen über das Lehrlingswesen.

Nach Beendigung der Lehrzeit und befriedigender Ausführung einer Probearbeit erhalten die Lehrlinge kostenfrei ein Zeugniss.

In betreff des den Lehrlingen anfänglich zu gewährenden Lohnes ist unterm 16. Juni 1879 vom Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, derselbe solle nach den örtlichen Verhältnissen so bemessen werden, dass nach Abzug des Krankenkassen-Beitrags und des Spargroschens ein Betrag zur Auszahlung gelangt, der für den nothwendigsten Lebensunterhalt genügt. In der Regel erscheint in dieser Beziehung ein anfänglich zu gewährender Lohnsatz von höchstens 80 ₰ als genügend. Dabei ist zu beachten, dass die Lehrlinge der Werkstättenarbeiter-Krankenkasse beitreten müssen, also in Krankheitsfällen freie ärztliche Behandlung und Krankengeld in Höhe ihres halben Tagelohns erhalten.

Wenn der Schulunterricht in der Lehrwerkstatt ertheilt wird, so empfiehlt es sich, denselben, wenigstens für die ersten Lehrjahre, in die zehnstündige tägliche Lehrzeit fallen zu lassen, weil andernfalls die Lehrlinge von der zehnstündigen praktischen Arbeit in der Regel so ermüdet sein werden, dass dieselben nicht mehr im Stande sind, am Abend noch geistige Anstrengungen zu ertragen. Für Unterricht im Zeichnen eignet sich der Sonntag Vormittag (mit Ausnahme der Zeit des Gottesdienstes) am besten. Die Gesammtzahl der wöchentlichen Unterrichtsstunden beträgt in der Regel 5 bis 9.

An solchen Orten, wo besondere Handwerksschulen, Sonntagsschulen u. s. w. bestehen, deren Lehrplan dem vorliegenden Zweck entspricht, kann auch von der Ertheilung eines weiteren Unterrichts in der Werkstatt Abstand genommen und anstatt dessen den Lehrlingen der Besuch einer solchen Schule vorgeschrieben werden. Ein solches Verfahren empfiehlt sich namentlich an solchen Orten, wo die Eisenbahnwerkstätten nicht gross genug sind, um darin vollständige Lehrwerkstätten einzurichten, und wo gleichwohl einzelne Lehrlinge angenommen und unter spezieller Aufsicht je eines tüchtigen Schlossers beschäftigt werden, wie sich solches in verschiedenen Fällen (z. B. in Altona, Hamburg, Flensburg u. s. w.) als zweckmässig bewährt hat und wie solches auch schon in früheren Jahren, unter den nunmehr verstaatlichten Privatverwaltungen, mehrfach geschehen ist. Bezüglich der Ausbildung der Lehrlinge in den genannten kleineren Werkstätten ist z. B. vorgeschrieben, dass dieselben im ersten Jahr zur Aushilfe bei Schlosserarbeiten verschiedener Art, sodann je 9 Monate als Schlosser bei der Wagenreparatur, in der Schmiede, in der Dreherei und schliesslich in der Lokomotivreparatur zu beschäftigen und zu unterweisen sind.

Bei allen grossen Hauptwerkstätten empfiehlt sich aber die in den vorstehenden Grundzügen u. s. w. vorgeschriebene Einrichtung besonderer Lehrwerkstätten. Die Entschädigungen des Lehrmeisters und des Lehrers, sowie die Kosten der Beschaffung und Unterhaltung der Lehrbücher, Schreib- und Zeichnenmaterialien, der sonstigen Lehrmittel und Inventarien für die Lehrlingswerkstätten, ebenso wie die Ausgaben für die erste Einrichtung der letzteren, sollen zufolge Ministerialerlass vom 20. September 1879, als besondere Unkosten der Werkstättenverwaltung zur Last fallen.

Die Kosten der ersten Einrichtung einer solchen Lehrwerkstatt sind, wenn ein entsprechendes Lokal dafür vorhanden ist, in der Regel nicht sehr bedeutend. Es wurden z. B. zur Einrichtung einer Lehrwerkstatt in der Hauptwerkstatt Wittenberge folgende Gegenstände angeschafft:

1.	1 Handdrehbank für Fussbetrieb, von ca. 1 300 mm Bettlänge, ca. 150 mm Spitzenhöhe, mit Handsupport, Handauflage, Darmseilschnur (inkl. Montage) veranschlagt zu	500 ℳ
2.	1 Bohrmaschine mit Fussbetrieb, desgl.	400 „
3.	8 Schraubstöcke à 55 ℳ	440 „
4.	1 Arbeitstisch mit Werkzeugschrank für den aufsichtführenden Schlosser	30 „
5.	14 laufende Meter Feilbank mit Werkzeugschränken für die Lehrlinge, à 15 ℳ	210 „
6.	7 Werkzeugsätze für Lehrlinge à 50 ℳ	350 „
7.	1 desgl. für den Schlosser	70 „
8.	1 Kleiderschrank	30 „
9.	1 Satz Schmiedewerkzeuge	100 „
	Summa	2 130 ℳ

Um den Eifer der Lehrlinge anzuspornen, sind seitens einzelner Königlicher Eisenbahndirektionen, mit Genehmigung des Herrn Ministers, mehrfach öffentliche Ausstellungen von Arbeiten der in ihren Werkstätten herangebildeten Lehrlinge veranstaltet und für die besten Arbeiten Geldprämien von bezw. 50, 30, 20 und 10 ℳ ausgesetzt, über deren Zuwendung durch eine Kommission entschieden ist. Dabei ist zur Bedingung gemacht, dass die Anfertigung der zur Ausstellung gelangenden Lehrlingsarbeiten in geeigneter Weise speziell überwacht werden muss. Diese Ausstellungen sind nicht allein dazu bestimmt, den Bestrebungen der Lehrlinge eine lebhafte Anregung zu geben, sondern auch die Erfolge, welche mit der Ausbildung von Lehrlingen in den Eisenbahnwerkstätten gewonnen werden, nach Aussen hin in das rechte Licht treten zu lassen.

Die Art und Weise, wie bei der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung die Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den Eisenbahnwerkstätten geordnet ist, um tüchtige und zuverlässige Werkstättenarbeiter heranzubilden, ist als durchaus zweckmässig und gleichzeitig als eine grosse Wohlthat für die daselbst ausgebildeten jungen Leute zu bezeichnen, da dieselben bei ihrer Lehrzeit in den Eisenbahnwerkstätten ungleich besser behandelt und sorfältiger angelernt und beaufsichtigt werden, als solches der Fall zu sein pflegt, wenn sie bei einem gewöhnlichen Handwerksmeister in der Lehre sind. Die bezüglichen Einrichtungen der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung scheinen daher die Nachahmung der Nichtpreussischen Staatsbahnen und der grösseren Privatbahnen zu verdienen, insofern bei denselben nicht bereits ähnliche Einrichtungen bestehen.

H. T.

Die Wasserdruck-Betriebsanlage des neuen Centralbahnhofes zu Frankfurt a M.*)

Der nunmehr allmählich seiner Vollendung sich nähernde neue Centralbahnhof zu Frankfurt a/M. stellt nicht allein durch die in ihm herbeigeführte Verknüpfung von sechs, zumeist dem grossen Weltverkehr dienenden Bahnlinien, durch die Ausdehnung seiner Baulichkeiten und Gleisenetze für den Güter- und Rangirdienst und durch die Grossartigkeit und würdige Ausstattung seiner Hallen und Säle für den Personenverkehr, sondern auch durch die Anwendung der sinnreichsten und neuesten Betriebseinrichtungen eine der hervorragendsten und vollkommensten Eisenbahnanlagen der Jetztzeit dar. Unter den Einrichtungen für den Betrieb des Bahnhofes ist namentlich die Wasserdruck-Ferntriebanlage geeignet, das Interesse weitester Kreise in hohem Grade in Anspruch zu nehmen, indem eine derartige Anlage in gleicher Ausdehnung bis heute noch nirgends zur Ausführung gelangt ist.

Die Centralstation für den Wasserdruckbetrieb ist in einem am rechten Ufer des Mains, dicht unterhalb der neuen Eisenbahnbrücke erbauten achteckigen massiven Thurme von 14 m innerem Durchmesser und etwa 40 m Höhe untergebracht. Von hier aus geht das in den Akkumulatoren angesammelte, unter einem Drucke von 75 Atmosphären stehende Betriebswasser durch die im ganzen etwa 14 km langen Rohrleitungen (von welchen der dem Wasserthurme zunächst belegene Theil dreifach, das gesammte übrige Netz aber doppelt ausgeführt wird) nach den einzelnen im Bahnhofsgebiete nach Bedarf vertheilten Wasserdruckmaschinen zur Abgabe der Nutzarbeit. Das Abwasser der einzelnen Maschinen gelangt dann durch eine ebenfalls über den ganzen Bahnhof verzweigte Niederdruckleitung in den Hauptbehälter des Wasserthurmes zurück, soweit es nicht an besonderen Zapfstellen für allgemeine Gebrauchszwecke, wie Lokomotivspeisung, Wasserspülung u. s. w., entnommen wird.

Das gesammte Betriebswasser wird aus dem Main bezogen. Zu dem Zwecke sind zwei Saugeleitungen vorgesehen, deren eine, welche zumeist benutzt wird, das Wasser aus einem innerhalb eines mit groben Steinen gefüllten Filters angelegten Sickerbrunnen entnimmt, während die andere, welche nur als Ersatz in etwaigen Nothfällen dient, unmittelbar aus dem Main gespeist wird. Durch zwei Saugepumpen von je $3^1/_2$ cbm Leistungsfähigkeit in der Minute wird das Wasser in ein kleines, in der Spitze des Wasserthurmes befindliches Becken befördert, von welchem aus es den oberhalb des Hauptbehälters angebrachten Pressfiltern zufliesst, um dann, vollständig gereinigt, in den etwa 800 cbm fassenden Hauptbehälter selbst zu gelangen. Letzterer ist nach Prof. Intze's patentirter Konstruktion mit kugelförmigem Boden hergestellt und besteht aus zwei Theilen, so dass stets eine Reserve vorhanden ist. Aus dem Hauptbehälter fliesst das Wasser den im unteren Theile des Thurmes aufgestellten Druckpumpen zu, deren zwei vorhanden sind. Es sind dies stehende, nach einem besonderen Programm von der Gutehoffnungshütte in Oberhausen konstruirte Pumpen mit drei Dampfcylindern und ebenso vielen Pumpencylindern. Letztere stehen unterhalb der ersteren, derart, dass ihre Kolbenstangen mit denjenigen der Dampfmaschinen unmittelbar verkuppelt sind. Bei normaler Leistung fördert jedes der beiden Druckpumpensysteme 1,9 cbm Wasser in der Minute bei 30 Doppelhüben, was einer Leistung von 450 indicirten Pferdestärken entspricht. Falls indessen einmal eines derselben ausser Dienst gestellt werden muss, so kann das andere die ganze Leistung allein ausüben, indem es bei 60 Doppelhüben 3,8 cbm Wasser in der Minute liefert. Da die grösste indicirte Leistung beider Pumpensysteme zusammen 1 800 Pferdestärken ergibt, so kann man die grösstmögliche wirkliche Nutzleistung der Ferntriebanlage immerhin zu mindestens 900 Pferdestärken annehmen. Die nach dem Compound-System gebauten Dampfmaschinen der Druckpumpen arbeiten mit Oberflächen-Kondensation; das kondensirte Wasser wird, nachdem das aus der Maschine mitgerissene Fett durch eine besondere Vorrichtung beseitigt ist, zur Kesselspeisung verwandt. Zum Betriebe dienen 4 Dampfkessel von je 120 qm Heizfläche.

Die beiden Akkumulatoren, in welche das Wasser durch die Druckpumpen eingepresst wird, haben eine Einrichtung erhalten, vermöge deren der Gang der Dampfmaschinen bezw. der Verbrauch von Dampf nach der Stellung der Druckkolben bezw. nach dem Verbrauch von Druckwasser automatisch geregelt wird. Die Füllung der Akkumulatoren beträgt 0,9 cbm, indem die Druckkolben 46 cm Durchmesser und einen Hub von 6 m besitzen. Letztere sind durch gusseiserne Gewichte so belastet, dass das Druckwasser, wie bereits erwähnt, eine stetige Spannung von 75 Atmosphären erhält. An die Akkumulatoren schliesst sich die Druckröhrenleitung an, welche etwas über 1 m tief in den Boden eingesenkt ist und aus gusseisernen Flanschenröhren von 28 mm Wandstärke bei höchstens 160 mm Lichtweite besteht. An denjenigen Stellen, wo eine stärkere Bodensenkung zu befürchten ist, sind Rohre mit Gelenkflanschen anstatt der gewöhnlichen Flanscheurohre verlegt. Um bei etwaigen Rohrbrüchen starken Wasserverlusten vorzubeugen, ist in die Rohrleitung gleich hinter den Akkumulatoren ein Federventil eingeschaltet, welches für gewöhnlich durch den Wasserdruck offen gehalten wird, sich aber sofort von selbst schliesst, sobald auf der Seite der Leitung der Druck aufhört. Dadurch wird eine sehr grosse Betriebssicherheit erreicht, auf welch' letztere bei der ganzen Anlage überhaupt das grösste Gewicht gelegt worden ist. Gegen Längenänderungen des Röhrensystems sind besondere Vorkehrungen nicht erforderlich gewesen, da das Wasser während des ganzen Jahres nahezu denselben Wärmegrad besitzt, indem es im Winter durch die Oberflächen-Kondensatoren der Druckpumpen angewärmt wird.

Von dem auf 450 Pferdestärken berechneten thatsächlichen Arbeitsvermögen, welches in dem Druckwasser der Ferntriebanlage bei normalem Betriebe aufgespeichert ist, werden 380 Pferdestärken für die aus 200 Bogenlampen und 1 500 Glühlampen bestehende elektrische Beleuchtung der Bahnhofsanlagen in Anspruch genommen. Die zum Betriebe der eigentlichen elektrischen Dynamomaschinen dienenden Wasserdruckmaschinen kommen an vier verschiedenen, über den Bahnhof vertheilten Plätzen zur Aufstellung und sollen eine Grösse von 60 bis 120 Pferdestärken erhalten. Bis vor kurzem war noch unentschieden, ob für diese Maschinen das System Helfenberger mit veränderlichem Hub oder das System Hoppe mit veränderlicher Druckwasserfüllung anzunehmen sei; wie neuerdings verlautet, soll letzteres System gewählt sein. Die Hoppe'schen Maschinen sind Drillingsmaschinen mit 3 unter 120 Grad gegen einander versetzten, einfach wirkenden Cylindern; sie machen ungefähr 150 Umdrehungen in der Minute und werden mit den Dynamomaschinen, welche also ebenfalls nur 150 Umdrehungen machen, unmittelbar verkuppelt.

An die Druckleitung sind ferner 22 Wasserdruck-Aufzüge für den Gepäck- und Postverkehr im Bahnhofe angeschlossen. Die Aufzüge sind unmittelbar wirkende und werden mittels centraler Steuerung billig und überaus sicher betrieben. — Des weiteren wird eine auf dem Güterbahnhofe befindliche grössere Rangiranlage durch den Wasserdruck betrieben; dieselbe besteht aus acht, je durch eine dreicylindrige Wasserdruckmaschine bewegten Winden. Diese werden durch einen Druck auf einen Knopf in Umdrehung versetzt, worauf ein um die Glocke der Winde gelegtes, über Leitrollen geführtes Hanfseil die zu rangirenden Wagen antreibt. Dieses ausserordentlich einfache Rangirsystem gelangt hier zum ersten Male in Deutschland in grösserem Umfange zur Anwendung. — Ausserdem werden verschiedene Drehscheiben, einige Kohlenbühnen, eine Vorrichtung zum Heben von Güterwagen von der Gleiche der Hafengleise zu derjenigen des Bahnhofes, sowie endlich noch zwei Lüftungsvorrichtungen im grossen Lokomotivschuppen durch Wasserdruckmaschinen betrieben.

Der Entschluss, die beschriebene Wasserdruck-Ferntriebanlage zur Ausführung zu bringen, ist durch die Erkenntniss veranlasst worden, dass dieselbe einer mit gesonderten Betriebsstellen arbeitenden Anlage aus mehrfachen Gründen wirthschaftlich überlegen sein werde. Zunächst hätte die Aufstellung gesonderter Dampfmaschinen für den Betrieb der elektrischen Beleuchtungsanlage an den für letztere gerade günstigen Punkten eine allzu grosse Inanspruchnahme des theuern Bahnhofsgeländes für Kesselhäuser, Schornsteine, Kohlenlagerplätze u. s. w. bedingt, während jetzt für die nur geringen Raum erfordernden Wasserdruck-Arbeitsmaschinen überall die günstigsten Plätze ausgewählt werden konnten. Ausserdem ergab sich aus den für die Leistung der Centralmaschinen- und Kesselanlage sowie der Wasserdruckmaschinen vorliegenden Garantien, dass jede durch letztere thatsächlich geleistete Pferdestärke keinen grösseren Kohlenverbrauch an der Centralstelle erfordert, als 1,6 kg in der Stunde. Erhebliche Kostenersparnisse werden ferner durch den fast vollständigen Wegfall der Anheizkohlen, durch Minderbedarf an Schmiermaterial und durch die vereinfachte Wartung erzielt.

Uebrigens ist bei Entwerfung der ganzen Anlage darauf gerechnet worden, dass das während der Nachtstunden für die elektrische Beleuchtung erforderliche, sonst aber verfügbar bleibende Arbeitsvermögen von 380 Pferdestärken während des Tages auf zweierlei Weise Verwendung finden werde, nämlich einmal zum Betriebe der Wasserdruckvorrichtungen des städtischen Hafens, welche etwa 150 Pferdestärken erfordern, und dann zur Abgabe von Betriebskraft an Kleinindustrielle in Frankfurt und Bockenheim, wozu von der normalen Leistung nur eines Druckpumpensystems noch etwa 230 Pferdestärken benutzbar bleiben.

*) Nach den im Frankfurter Bezirksverein Deutscher Ingenieure von Herrn Regierungs-Baumeister Wittfeld gemachten Mittheilungen. (S. Zeitschr. d. Ver. D. Ing.)

Allerdings beabsichtigt die Stadt Frankfurt, für ihren Hafen eine eigene hydraulische Ferntriebanlage unter Ausnutzung des Staues der Nadelwehre der Mainkanalisirung mittels Turbinen einzurichten, wobei sie jedoch für die Zeit von mindestens 40 Tagen jährlich, während welcher die Nadelwehre wegen Eisgangs und Hochwassers niedergelegt und demgemäss die Turbinen ausser Betrieb gesetzt werden müssen, noch eine besondere Gasmaschinenanlage als Reserve vorsehen muss. Es ist nun aber berechnet worden, dass die Stadt das benöthigte Druckwasser beim Anschluss des Hafens an die Betriebsanlage des Centralbahnhofes erheblich billiger erhalten würde, als mittels der erwähnten eigenen Anlage. Die dadurch zu erzielende jährliche Ersparniss würde sich auf etwa 20 000 ℳ belaufen. Ausserdem würde von vornherein das sehr bedeutende Anlagekapital für Baulichkeiten und Maschinen erspart, welches ebenso wie die Betriebskosten der eigenen Anlagen aus mehreren Gründen überhaupt nicht hoch genug veranschlagt zu sein scheint. Der Umstand, dass die Stadt ihre hydraulischen Maschinen und Rohrleitungen unter Voraussetzung eines Druckes von nur 50 Atmosphären bereits bestellt hat, brauchte zu Bedenken keine Veranlassung zu geben, da die betreffenden Rohrleitungen stark genug wären, um auch den Druck von 75 Atmosphären auszuhalten und die Maschinen sich ebenfalls leicht für letztern Druck nachträglich einrichten liessen.

Die Kraftabgabe an Kleinindustrielle, für welche sehr leicht ein Rohrstrang nach der Mainzer Landstrasse sowie auch nach Bockenheim gelegt werden kann, würde für das Kleingewerbe um so förderlicher sein, als es auch an der Möglichkeit des Bahnanschlusses in den betreffenden Gegenden fast nirgends fehlt. Nimmt man den durchschnittlichen Kraftbedarf derartiger kleinerer Betriebsstätten zu 5 Pferdestärken und die jährliche Arbeitsdauer zu 3 000 Stunden an, so ergibt eine vergleichende Kostenberechnung beim Wasserdruckbetriebe 11 ₰, beim Gaskraftbetriebe 17 ₰ und beim Dampfkraftbetriebe sogar 19 ₰ Betriebskosten für die Stunde und Pferdestärke. Daraus berechnet sich leicht eine jährliche Ersparniss von 900 bezw. 1 200 ℳ beim Wasserdruckbetriebe gegenüber den beiden letztern Betriebsarten, so dass der Vortheil des Anschlusses an die Ferntriebanlage des Centralbahnhofes wohl auf der Hand liegt.

Nach den abgeschlossenen Lieferungsverträgen muss bis zum 1. August d. J. das eine der beiden Druckpumpensysteme vollständig betriebsfähig hergestellt sein. Da bis zu diesem Zeitpunkte auch der Thurm der Centralstation mit den Wasserbehältern und Filtern sowie ebenfalls die Kesselanlage und die Druckrohrleitung fertig sein werden, so stände nichts im Wege, alsdann bereits die Betriebsanlagen des städtischen Hafens anzuschliessen. Einige Monate später wird auch das zweite Druckpumpensystem bestimmt fertig sein. Spätestens am 1. April 1888 muss die gesammte Wasserdruck-Ferntriebanlage des Centralbahnhofes in allen Theilen fertig im Betriebe stehen, da zu diesem Zeitpunkte der Bahnhof endgültig dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll. M.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern. Seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist der Vereins-Kilometerzeiger No. 57 neu aufgelegt und zu dem Vereins-Kilometerzeiger No. 78 der — den III. Nachtrag aufhebende — IV. Nachtrag ausgegeben worden.

Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen. Zu dieser Sammlung sind im April d. J. keine Drucksachen ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1666 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Situationsplan der im Jahre 1886 im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg eröffneten Bahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 1748 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 1716 am 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 1715 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Begleitschreiben zu verschiedenen, auf die in der Ausarbeitung befindliche neue Fassung des Regulativs Bezug habenden Drucksachen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Generaldirektor der Sächsischen Staatseisenbahnen von Tschirschky-Bögendorff.

Mit dem 1. April d. J. ist, wie bereits mehrfach in dieser Zeitung als bevorstehend erwähnt, der erste Generaldirektor der Sächsischen Staatseisenbahnen, Wirklicher Geheimer Rath von Tschirschky-Bögendorff, Excellenz, nach mehr als 42jähriger Staatsdienstzeit, davon volle 40 Jahre dem Staats-Eisenbahndienst gewidmet waren, in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Es will sich für uns, die wir noch unmittelbar unter dem Eindruck seiner hervorragenden Persönlichkeit stehen, nicht ziemen, hier eine eingehende Kritik seines für die Entwickelung der Sächsischen Staatseisenbahnen und damit wohl des wichtigsten Zweiges des gesammten Sächsischen Staatswesens, so hoch bedeutsamen Lebens und Wirkens zu geben. Wir beschränken uns vielmehr im Wesentlichen darauf, die wichtigsten Daten seines Entwickelungsganges, welche zugleich grossentheils die Marksteine für die bisherige Geschichte der Sächsischen Staatseisenbahnen bilden, in nachstehendem kurz zusammen zu stellen.

Otto Julius von Tschirschky-Bögendorff, einer alten ursprünglich Schlesischen Adelsfamilie entstammend, ist am 12. März 1818 als Sohn eines höheren Staatsbeamten in Dresden geboren worden. Er studirte in den Jahren 1836—1839 die Rechtswissenschaft in Leipzig und wurde nach mehrjährigem Vorbereitungsdienst bei dem Justizamt Dresden, bei einem Rechtsanwalt, bei der Amtshauptmannschaft und der Kreisdirektion Dresden und endlich beim Ministerium des Innern am 7. Januar 1845 als Referendar bei der Kreisdirektion Dresden angestellt. Er blieb jedoch auch nach dieser Anstellung bei dem Ministerium des Innern und zwar im wesentlichen mit Eisenbahnsachen beschäftigt, bis er am 1. April 1847, demselben Tage, an welchem mit Uebergang des Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnunternehmens (Leipzig-Hof) auf den Sächsischen Staat die Geschichte des Sächsischen Staats-Eisenbahnwesens überhaupt ihren Anfang nimmt, als Referent für Eisenbahnsachen in das Finanzministerium berufen wurde.

Im Jahre 1849 zum Finanzrath ernannt, trat er am 1. Februar 1853 in den praktischen Eisenbahndienst über, welchem er von nun an sein ganzes Leben mit dem grössten Erfolge widmen sollte. An dem gedachten Tage wurde ihm nämlich provisorisch der Vorsitz in der seit dem 1. Februar 1851 gebildeten Staats-Eisenbahndirektion Dresden — welcher damals die Linien Dresden-Bodenbach und Dresden-Görlitz angehörten — übertragen, worauf am 1. April 1855 die definitive Ernennung zum Eisenbahndirektor und Vorsitzenden dieser Direktion unter Beilegung des Prädikats „Geheimer Finanzrath“ folgte. In jener Zeit gab es in Sachsen noch vier getrennte Eisenbahnverwaltungen: das Direktorium der Leipzig-Dresdener Privatbahn und die Königlichen Eisenbahndirektionen in Leipzig, Chemnitz und Dresden mit einem Eisenbahnnetz von zusammen 550 km. In der Folge sollte Herr von Tschirschky alle diese Verwaltungen in seiner Hand vereinigen und das Netz, dem er vorstand, erreichte zuletzt mehr als das Vierfache jener Länge.

Am 1. Oktober 1858 wurde die Königliche Eisenbahndirektion in Chemnitz aufgehoben und mit der Leipziger Direktion, welche die Bezeichnung: „Königliche Direktion der Sächsischen Westlichen Staatsbahnen“ erhielt, verschmolzen. Gleichzeitig wurde der unverändert von Herrn von Tschirschky geleiteten Dresdener Direktion die Bezeichnung „Königliche Direktion der Sächsischen Oestlichen Eisenbahnen“ gegeben.

Als aber im Frühjahr 1869 der westliche und der östliche Staatsbahnkomplex durch Eröffnung der Reststrecke Flöha-Freiberg eine direkte Schienenverbindung erhalten hatten, wurde am 1. Juli 1869 zu Leitung des gesammten Sächsischen Staats Eisenbahnnetzes eine Centralverwaltung in Dresden unter dem Titel: „Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen“ begründet und wurde zum Vorsitzenden dieser Behörde Herr von Tschirschky als der erste „Generaldirektor der Königlich Sächsischen Staatsbahnen“ ernannt.

In dieser hervorragenden Stellung, an der Spitze einer Verwaltung, deren Wirksamkeit weit über die Grenzen des engeren Vaterlandes Sachsen hinausreicht, verblieb Herr von Tschirschky bis zu seinem Austritt aus dem Staatsdienst, also fast 18 Jahre lang, und wenn in diesem Zeitraum die Generaldirektion immer mehr bei den Eisenbahnfachleuten nicht minder wie in den Kreisen des Publikums, im Ausland und im Inland, immer mehr und mehr als eine Behörde von seltener Sachkenntniss, von grosser Energie gepaart jedoch mit strengster Gerechtigkeitsliebe und weitgehendem Billigkeitsgefühl anerkannt wurde, so ist dies zum weitaus grössten Theil deren Vorsitzenden zu danken, der es mit bewunderswerthem geschäftlichen Takt jederzeit verstand, das Wichtige vom Un-

wichtigen zu sondern, und dessen weitblickender Geist ungeachtet der oft fast erdrückenden Last der Geschäfte sich niemals in Kleinigkeiten verlor, sondern stets die höchsten Gesichtspunkte im Auge behielt.

So ist es denn nicht zu verwundern, dass Herrn von Tschirschky sowohl von seinem Landesherrn als auch von den Herrschern der benachbarten Staaten die höchsten und seltensten Auszeichnungen zu Theil wurden, die ihren Gipfel darin fanden, dass er im Jahre 1885 zum Wirklichen Geheimen Rath, womit das Prädikat Excellenz verknüpft ist, ernannt wurde. Auch die Bewilligung seines Abschiedes ist, wie das amtliche „Dresdener Journal" meldete, seitens Sr. Majestät des Königs „unter besonderer Anerkennung seiner während eines langjährigen Zeitraums dem Staate geleisteten hervorragenden, erspriesslichen Dienste" erfolgt.

Aber auch in den Kreisen seiner Mitarbeiter und Untergebenen wusste er sich durch seinen gerechten und milden Sinn die allgemeinste Liebe und Verehrung in höchstem Masse zu erwerben und zumal bei seinem Abschied zeigte sich dies in der schönsten, keine Missdeutung mehr zulassenden Weise. Von der sinnigen Ovation, die ihm seitens des Bezirksvereins der Lokomotivführer in Dresden bereitet wurde, berichteten wir schon. Ausserdem aber veranstalteten die Mitglieder der Königlichen Generaldirektion ihm zu Ehren und zugleich auch zu Ehren des an demselben Tage aus dem Staats-Eisenbahndienst ausscheidenden Geheimen Rathes Dr. Freiherrn von Biedermann in den Räumen des Böhmischen Bahnhofs zu Dresden ein feierliches Festmahl, bei welchem der neue Stellvertreter des Generaldirektors, Geheimer Finanzrath Edler von der Planitz sowohl die Würdigung der hohen Verdienste der Scheidenden, als auch die Gefühle der Wehmuth und der Dankbarkeit auf Seiten der Zurückbleibenden in der beredtesten Weise zum Ausdrucke brachte. (Wir bedauern nur, wegen Mangel an Raum, die vortrefflichen Worte des Herrn von der Planitz hier nicht wiedergeben zu können.)

In besonderer Weise wurde Herr von Tschirschky u. a. noch durch ein Erinnerungsblatt erfreut, welches ihm von einer Deputation des Vereins der Sächsischen Staats-Eisenbahnbeamten überreicht wurde. Dasselbe zeigt in geschmackvoller Umrahmung auf einer Eisenbahnkarte das Anwachsen des Sächsischen Staats-Eisenbahnnetzes während der Verwaltung des Herrn von Tschirschky und neben einer Widmung wohlgelungene Abbildungen der Verwaltungsgebäude auf dem Schlesischen und dem Böhmischen Bahnhof in Dresden, der Stätten seiner langjährigen Wirksamkeit.

Ferner erwähnen wir noch, dass auch der der Generaldirektion beigeordnete Eisenbahnrath eine aus den Herren Kaufmann Schnoor (Leipzig), Ober-Bergrath Merbach (Freiberg) und Gutsbesitzer Pässler (Belmsdorf) bestehende Deputation abgeordnet hatte, welche ihrem abgehenden Vorsitzenden eine geschmackvoll ausgeführte Adresse, wie es darin heisst, als Zeichen der „Dankbarkeit für sein verdienstvolles und zugleich herzgewinnendes Wirken in ihrer Mitte" überreichte. Herr Schnoor gedachte in seiner warmen, bei der Ueberreichung gehaltenen Ansprache insbesondere auch der grossen Verdienste des bisherigen Generaldirektors um die in den Kreisen der Interessenten allgemein mit so hoher Befriedigung begrüsste Herabsetzung der Tarifsätze des Güterverkehrs.

Das Amtsblatt der Generaldirektion vom letzten März d. J. brachte im Eingang einen herzlichen Abschiedsgruss des Scheidenden.

Wir aber schliessen diese Notizen mit den Worten eines jüngst in der „Allgemeinen Deutschen Eisenbahnzeitung" über Herrn von Tschirschky erschienenen Artikels: Was klar und deutlich aus seinem Lebensgange herausleuchtet, das ist die Thatsache, dass die Geschichte des Sächsischen Staats-Eisenbahnwesens auch seine Geschichte ist und ein schöneres Bewusstsein kann es nicht geben. Möge der wohlverdiente Ruhestand ihm noch viele Jahre den frohen Ausblick bieten auf das Gedeihen des Verkehrswesens, das er einst als zartes Kind in seine sorgende Obhut nahm."

Geheimer Rath Dr. Freiherr von Biedermann.

Zugleich mit dem Generaldirektor von Tschirschky, d. i. am 1. April d. J., ist auch dessen langjähriger Mitarbeiter und Stellvertreter, Herr Geheimer Rath Dr. Freiherr von Biedermann, dessen Name nicht minder der Geschichte des Sächsischen Eisenbahnwesens angehört, ebenfalls nach mehr als 42jähriger, fast ausschliesslich den Eisenbahnen gewidmeter Dienstzeit in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Gustav Woldemar Freiherr von Biedermann ist am 5. März 1817 zu Marienberg in Sachsen geboren. Er studirte die Rechtswissenschaft und wurde, nachdem er bei mehreren Behörden als Accessist gearbeitet, auch von 1842 ab die advokatorische Praxis ausgeübt hatte, am 7. Januar 1845 als Referendar bei der Königlichen Kreisdirektion Dresden angestellt — durch einen merkwürdigen Zufall an demselben Tage in derselben Stellung und bei derselben Behörde, wie sein späterer Amtsgenosse im Eisenbahnfache von Tschirschky.

Vom 1. Juni 1849 ab wurde er von der Regierung, welche als Gegenleistung für finanzielle Unterstützung das Recht besass, in dem Direktorium der Chemnitz-Riesaer Privatbahn eine Stelle zu besetzen, zum Mitglied dieses Direktoriums (in Döbeln) und später vom 1. Januar 1851 ab, nachdem die gedachte Bahn in Staatsbesitz übergegangen war, zum „Direktor der Chemnitz-Riesaer Staats-Eisenbahndirektion" mit dem Sitz in Döbeln, vom Oktober 1853 ab in Chemnitz, ernannt.

Nachdem er im Jahre 1855 das Prädikat „Finanzrath" erhalten, wurde er bei der am 1. Oktober 1858 erfolgten Verschmelzung der Chemnitzer Direktion mit der Leipziger zur „Direktion der Sächsischen Westlichen Staatseisenbahnen in Leipzig" bei dieser letzteren Stellvertreter des Vorsitzenden, bei der Begründung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden (am 1. Juli 1869) Stellvertreter des Generaldirektors mit dem Prädikat „Geheimer Finanzrath".

In dieser Stellung führte er zugleich den Vorsitz der technischen Abtheilung der Generaldirektion und zumal in dieser für einen Juristen keineswegs leichten Funktion legte er eine erstaunliche Arbeitskraft an den Tag, die nur von seiner persönlichen Liebenswürdigkeit übertroffen wurde. „Alltäglich fand er", wie der Geheime Finanzrath von der Planitz in seiner Abschiedsansprache hervorhob, „seinen Arbeitstisch mit Projekten und Anschlägen, Berichten und Verordnungen, Gesuchen und Vorlagen aller Art hoch belegt. Aber Niemand kann berichten, dass ihm je das Mass der Arbeit zu gross geworden. Nichts konnte ihm die Freudigkeit des Schaffens, die Ruhe des Gemüthes, die Frische des Geistes und die Liebenswürdigkeit des Umganges rauben. Sein Dienst war reich an Arbeit, aber nicht an Arbeit, die man flieht, sondern die man liebt und sucht. Selbst seine Erholung, die Vertiefung in klassische Studien und die Erforschung des Lebens unseres grossen Dichterfürsten — Herr von Biedermann ist bekanntlich einer der bedeutendsten Goetheforscher — war wieder nur Arbeit.

Seine Thätigkeit war gesegnet, von Hoch und Niedrig anerkannt, der Verkehr mit ihm für jeden seiner Mitarbeiter fruchtbringend und belehrend."

Hohe Orden schmücken seine Brust und noch kurz vor seinem Abgang wurde er zur Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um das Staats-Eisenbahnwesen Sachsens zum „Geheimen Rath" ernannt.

Die Liebe und Verehrung seiner Untergebenen, denen er jederzeit mit Milde und Gerechtigkeit begegnete, folgt ihm in das Privatleben und die zahlreichen Ovationen, welche Herrn von Tschirschky bei seinem Abgang zu Theil wurden, galten fast ausnahmslos zugleich auch ihm. Sein Andenken wird in den Herzen aller Eisenbahnbeamten, welche das Glück hatten, persönlich mit ihm in Berührung zu treten, nicht erlöschen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Erweiterung der Hafenbauten in Triest.

Die betreffende Regierungsvorlage wurde bei dem zu den Osterferien eingetretenen Schlusse des Sessionsabschnittes vom Abgeordnetenhause angenommen. Dieses Gesetz hat die Bestimmung, die durch das Zoll- und Handelsbündniss für Ende 1889 in Aussicht genommene Aufhebung des Freihafenprivilegiums einzuleiten und alle jene Vorkehrungen und Einrichtungen zu schaffen, welche dann für den Seehandel Triests unerlässlich sind. Diese Massnahmen, sowie die diesfälligen Debatten sind aus der folgenden im Abgeordnetenhause gehaltenen Rede des Handelsministers ersichtlich:

„Die Herstellung einer direkten Verbindung des Staatsbahnnetzes mit Triest bildet den Gegenstand der angelegentlichsten Sorge des Handelsministeriums. Zunächst war aber durch die Gesetzgebung selbst der Regierung mittelst des Gesetzes vom 1. Juni 1883 der Weg vorgezeichnet, welchen sie diesfalls zu betreten hatte. Die Herpeljebahn wird mit Ende Juni dieses Jahres eröffnet werden, und sowohl durch die Abkürzung, durch welche die Minderdistanz von Fiume über St. Peter ausgeglichen wird, als auch durch das freie Tarifrecht des Staatsbetriebes werden die Tarif- und die sonstigen Verkehrsverhältnisse in Triest eine wesentliche Besserung erfahren. Die Verhandlungen wegen eines Péagevertrages zwischen der Generaldirektion der Staatsbahnen und der Südbahn sind soweit gediehen, dass die Vorlage des Ergebnisses an das Handelsministerium behufs dessen Einflussnahme auf die Austragung der noch erübrigenden Differenzen demnächst bevorsteht. Das Handelsministerium wird bemüht sein, diesen Gegenstand unter sorgsamer Beachtung der staatsfinanziellen Rücksichten im Geiste der Billigkeit ehestens zu ordnen. Eine weitere Verbesserung der Verbindung mit Triest wird indessen nicht aus den Augen verloren werden.

Man hat die neue Hafenanlage als eine verfehlte bezeichnet. Ich erlaube mir zu entgegnen, dass sich gewiegte Autoritäten für diese Hafenanlage ausgesprochen haben, dass sich letztere seit ihrem Bestande bewährt und dass sie auch von fremden Schiffern als den nautischen Anforderungen entsprechend bezeichnet wird. Die Kosten der Rivabahn, deren Anlage von einem der Redner besprochen wurde, mussten in dem gesetzlich fixirten und knapp bemessenen Maximalkredit für die Bahn Herpelje-Triest ihre Deckung finden. Mit der Ausgestaltung des Hafens wird die Frage der definitiven Trace der Rivabahn ihre Lösung finden. Der Mangel an Landungsplätzen wird eben durch die Herstellung des Bassins No. 3 für eine längere Reihe von Jahren behoben werden. Nach der Vollendung dieses Bassins ist es mit Benützung der neuen Ladungsvorrichtungen ermöglicht, dass ungefähr 350 Schiffe im Jahre in Triest mehr anlegen können als bisher. Im Generalprojekt war allerdings die Ausführung eines Holzhafens am Campo Martio, respektive Molo Santa Teresa in Aussicht genommen. Warum von diesem Projekt abgesehen wurde? Zuvörderst aus finanziellen Rücksichten — der Bau des Holzhafens allein hätte einen Kostenaufwand von vier Millionen erfordert — und dann weiter auch mit Rücksicht auf die dermalen im Triester Holzhandel bestehenden Verhältnisse, welche vorläufig einen Holzhafen als entbehrlich erscheinen lassen. So bedeutend auch der Holzhandel in Triest ist, so erfolgt er doch zum geringsten Theile in ganzen Schiffsladungen, er besteht vielmehr in Beiladungen, welche die Schiffe aufnehmen, die im entfernteren neuen oder im näher gelegenen alten Hafen liegen, daher es den Schiffen kaum konveniren würde, wegen Aufnahme der Beiladung in einen eigenen Holzhafen zu gehen. Die kommissionellen Verhandlungen wegen Verleihung der Konzession für den Bau und Betrieb von Lagerhäusern, welche um die Mitte des vorigen Monats aufgenommen wurden, sind beendet. Das kommissionell formulirte Uebereinkommen harrt der Ratifikation der Regierung einerseits und der Handelskammer und des Municipiums von Triest andererseits. Die Verhandlung hat zu dem Ergebnisse geführt, dass die Bauten in einer Zeit und einer Ausdehnung erfolgen können, welche zu der Erwartung berechtigen, dass die Aufhebung des Freihafens in dem dafür in Aussicht genommenen Zeitpunkte anstandslos vor sich gehen könne."

Subventionen für Oesterreichische Verkehrsanstalten.

Bei der Debattirung der von der Regierung für die einzelnen garantirten Bahnen pro 1887 eingestellten und auch bewilligten Subventionen im Budgetausschusse kamen folgende Angelegenheiten zur Sprache:

Abg. Dr. Herbst hält die Herabminderung des Garantiezuschusses der Oesterreichischen Nordwestbahn von 1 100 000 fl. nach der Regierungsvorlage auf 900 000 fl. für nicht gerechtfertigt. Redner verweist auf das Hinzutreten der Einkommensteuer, sowie der Zinsen für das im Jahre 1885 bewilligte und successive in Anspruch zu nehmende Anlehen. — Abg. Dr. Kraus erklärt den grossen Sprung in den Garantiezuschüssen von 1883 mit einer halben Million gegenüber 1884 mit nahezu 2 Millionen nicht ausschliesslich als Folge der Investitionen und der allgemeinen Verkehrsdepression. Unzweifelhaft hat der Ausbau der Kommerzialbahnen durch die zu Gunsten der Staatsbahn-Gesellschaft konzessionirte kurze Lokalbahn Sadska-Nimburg zur bleibenden Herabdrückung der Einnahmen der Nordwestbahn auf Kosten des Staatssäckels dauernd beigetragen. — Abg. Dr Herbst findet den Garantiezuschuss bei der Süddeutschen Verbindungsbahn als zu gering eingestellt und ist für Restituirung der Ziffer der Regierungsvorlage mit 883 000 fl. — Berichterstatter Dr. Ritter v. Meznik beantragt, für die Oesterreichische Nordwestbahn 1 Million einzustellen. Dieser Antrag wird angenommen.

Bei Titel „Staats-Eisenbahnbau", stellt Abg. Dr. Ritter v. Tonkli an die Regierung eine Anfrage wegen Ausbaues der Linie Laibach-Stein, ferner in welchem Stadium sich die Verhandlungen wegen Herstellung der Unterkrainer Bahn von Laibach nach Rudolfswerth mit der Seitenlinie nach Reitnitz und Gottschee befinden. — Handelsminister theilt mit, dass die Angelegenheit der Realisirung der projektirten Lokalbahn Laibach-Stein allem Anscheine nach in ein günstiges Stadium getreten sei. Ueber die Unterkrainer Bahn wurde eine kommissionelle Verhandlung angeordnet, um klar zu stellen, welche von den beiden Varianten die vortheilhaftere sei. — Auf eine Anfrage des Abgeordneten Dr. Schaup nach den Ursachen des bedeutenden Zurückbleibens der faktischen Bauausgaben hinter dem bewilligten Präliminare verweist der Handelsminister bezüglich der beiden Staatsbahnlinien Herpelje-Triest und Siveric-Knin auf die infolge der Cholera im vorigen Herbst eingetretene Einstellung des Baues.

Abg. Dr. Klaic beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, möglichst bald Verhandlungen mit der Königlich Ungarischen Regierung und mit der Bosnischen Regierung wegen des Anschlusses der Dalmatinischen Bahnen an das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz einzuleiten."

Beim Titel „Ausbau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn", stellt Abg. Zeithammer die Frage, ob die einzelnen Strecken, so wie es im Gesetze bestimmt sei, rechtzeitig fertig werden, insbesondere wie es mit der Strecke Tabor-Pisek-Razic stehe. — Der Handelsminister macht auf die Bestimmung im Artikel IV, zweiten Absatz, des betreffenden Gesetzes aufmerksam, woselbst die von dem Interessenten zu leistenden Beiträge normirt sind. Von 130 000 fl. fehlen derzeit noch 22 000 fl. Der Minister kann nichts anderes thun, als die Aufforderung an die Interessenten erneuern, die fehlende Summe aufzubringen. — Auf die Anfrage des Abg. Dr. Beer, ob ein grösserer Nachtragskredit für die Galizische Transversalbahn in Aussicht stehe, erwidert der Handelsminister: Anlässlich der Schlussabrechnung sind von der General-Bauunternehmung dieser Bahn beträchtliche Nachtragsforderungen erhoben worden, und zwar aus dem Titel von Mehrleistungen gegenüber dem der Bauvergebung zu Grunde gelegten Projekte. Diese Ansprüche haben Anlass geboten, eine eingehende Prüfung des Gegenstandes einzuleiten. Eventuell wird die Regierung die nöthige Kreditvorlage einbringen. Gegenwärtig würde es sich etwa um einen Betrag von 3,4 Millionen Gulden handeln, den die Bauunternehmung als Aufzahlung verlangt. Hierauf wird der diesbezügliche Titel mit der Resolution Klaic angenommen.

Zu Titel „Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen" bemerkt der Handelsminister auf die Anfrage des Abg. R. v. Abrahamowicz bezüglich des Standes der Eisenbahn Lemberg-Rawaruska-Belcez, dass die Begehungskommission bereits stattgefunden habe und der Baukonsens sich im Handelsministerium gegenwärtig in Bearbeitung befindet. Es sei Aussicht, dass diese Bahn im Laufe des heurigen Jahres vollendet werden wird. Abg. Dr. Schaup fragt, warum nicht eine Rate für die Mühlkreis-Bahn eingestellt sei, wie dies das Gesetz erheische. Handelsminister Marquis v. Bacquehem erwidert, es sei nicht wahrscheinlich, dass der Staat noch in die Lage kommen werde, die erste Rate der für diese Bahn bewilligten Staatssubvention in diesem Jahre auszuzahlen. Es habe noch nicht die politische Begehung, sondern erst eine Vorkommission stattgefunden, welche die Benutzung der Reichsstrasse regeln sollte. In dieser Hinsicht bestanden Schwierigkeiten und es sei erst jetzt die Meldung eingelangt, dass Aussicht vorhanden sei, diese Sache günstig für die Bahn zu erledigen. Die Unterzeichnung des Bauvertrages sei erst am 25. d. Mts. erfolgt. Sollte die Bahn wider Erwarten dennoch fertig werden, so werde kein Anstand sein, die erste Rate als eine aus einer gesetzlichen Verpflichtung herrührende vertragsmässige Zahlung auszufolgen. Abg. Dr. Menger hebt hervor, dass im Sinne des Gesetzes die Linie Ziegenhals-Hannsdorf im Herbst des laufenden Jahres dem Betriebe hätte übergeben werden sollen, ebenso bei Eintritt der vereinbarten Voraussetzung die Linie Lindewiese-Ottmachau. Er wolle nicht die ungeheure Bedeutung beider Linien besonders hervorheben, da dieselbe ja dem Minister bekannt sei; er bemerke nur, dass die äusserste Nothlage für das Gewerbe, die Industrie und die Landwirthschaft aus einer Verzögerung des Baues dieser Linie folgen müsste. Die letztere Linie habe auch die grösste Wichtigkeit für die Landeshauptstadt, da die Linie Ratibor-Troppau gleichzeitig mit dieser Linie gebaut werden solle. Für die Linie Ratibor-Troppau sei aber schon das Geld vorhanden und sei es höchst bedauerlich, dass eine Verzögerung eintrete. Der Handelsminister antwortete, dass bei Hannsdorf-Ziegenhals die Begehung der Schlesischen Strecke schon stattgefunden habe, jene der Mährischen wegen des Schnees bis April verschoben werden musste. Es bestehe einige Aussicht, dass die Bahn zu dem konzessionsmässig fixirten Termine vollendet werden wird. Die Wichtigkeit der Bahnlinie Lindewiese-Ottmachau-Barzdorf verkennt der Minister nicht. Abg. Dr. Menger erklärt, diese Linie Lindewiese-Ottmachau sei ohne Zweifel rentabel, da ja an ihr grosse Industrien, wie die Kalk-, Granit- und Marmorindustrie, sich befinden, deren Massenartikel in grossen Quantitäten versendet werden. Es wäre nur wünschenswerth, dass die Regierung schleunigst einen Sachkundigen in die Gegend entsende, welcher die nöthigen Erhebungen pflegen würde. Diese werden sicher zu dem Resultate führen, dass die Rentabilität ausser allem Zweifel sei. Der Handelsminister sagt, dem Wunsche Dr. Menger's entsprechend, zu, die fachmännische Prüfung der Grundlagen des Rentabilitätskalkuls anordnen zu wollen. Auf Ersuchen des Abg. Dr. Steinwender, welcher die geplante Fortsetzung der Unter-Drauburg-Wolfsberger Bahn

an die Rudolfbahn bespricht und deren Nutzen für die Staatsbahnen hervorhebt, bemerkt der Handelsminister, er stimme vollständig mit der geäusserten Anschauung überein und anerkenne die Richtigkeit der für dieselben vorgebrachten Gründe. Die Landtagsbeschlüsse zu Gunsten dieser Bahn seien Gegenstand der Erwägung zwischen den Ministerien, die sich dadurch verzögere, dass für die Prioritäten eine Staatsgarantie beansprucht werde. Der Abg. Dr. v. Plener wies auf die Nothwendigkeit hin, die finanziellen Kontrolvorschriften über den Staats-Eisenbahnbetrieb vollinhaltlich zu kennen, weil sonst eine parlamentarische Kontrole dieser Verwaltungszweige nicht möglich sei. Es sei unbegreiflich, warum die Regierung diese Verlautbarung ablehnt. Die Ingerenz des Finanzministeriums auf die Staatsbahnverwaltung sei nothwendig. Dr. v. Plener beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, die jüngst erlassenen finanziellen Kontrolvorschriften über das Staats-Eisenbahnwesen und die darauf bezügliche Einflussnahme des Finanzministeriums zu veröffentlichen.“ Handelsminister Marquis v. Bacquehem trat der Auffassung entgegen, als habe er dem Ausschusse etwas verweigert, und erklärte sich bereit, die dermalen bestehenden Kontrolvorschriften bekannt zu geben. Der Wirkungskreis des Finanzministeriums in dieser Beziehung erstrecke sich auf Massregeln, welche Investitionen, Bauten und Einrichtungen betreffen, die keine budgetmässige Deckung haben oder eine Kreditüberschreitung verursachen; ferner auf Verfügungen über das Eigenthum der Staatsbahnen und der zu denselben gehörigen Fonds, soweit diese Verfügungen die gewöhnliche Gebahrung überschreiten. Das seien die in der ministeriellen Instanz derzeit bestehenden Kontrolmassregeln. Im übrigen wurde das Präliminare für den Titel „Staats-Eisenbahnbau“ nach der Regierungsvorlage angenommen.

Das Oesterreichische Budget pro 1887.

Für die hierüber nach den Osterferien beginnenden Debatten wurde der Bericht des Budgetausschusses veröffentlicht, in welchem unter den vielen das diesjährige Defizit gegenüber dem Vorjahre ungünstig beeinflussenden Posten folgende vorkommen: a) Mehrausgaben für Eisenbahnbauten in der Höhe von 1 200 000 fl., b) ein Minus in den Einnahmen der Staatsbahnen von 1 100 000 fl., c) der Entgang einer Entschädigung seitens der Nordbahn in der Höhe von 1 300 000 fl.

Gesetzesvorlagen über Vizinalbahnen in Ungarn.

Vor dem Schlusse des Sessionsabschnittes der Legislative hat das Abgeordnetenhaus mehrere solcher Vorlagen genehmigend erledigt. Der Gesetzentwurf betreffend die Konzessionirung der Vizinalbahn Szt. Anna-Kis-Jenö, welche die Ergänzung einer schon bestehenden Hauptlinie bildet, wird nach kurzer Debatte angenommen. Bei Verhandlung der Konzession der Budapest-Czinkotaer Bahn äusserte sich Abg. Visy anerkennend über die auf diesem Gebiete in den letzten Jahren entfaltete Thätigkeit und empfiehlt dem Minister auch die energische Förderung jener Verhandlungen, welche betreffs mehrerer in der Hauptstadt selbst projektirter Lokalbahnbauten schon seit längerer Zeit im Zuge sind. — Minister Baross ertheilt in dieser Beziehung befriedigende Zusicherungen, was den Abg. Madarasz zur Erinnerung veranlasste, dass hierbei auch die allfälligen berechtigten Wünsche des hauptstädtischen Municipiums nicht ausser Acht gelassen werden dürfen.

Zu Beginn der Sitzung wurde auch der Bericht über die Konzessionirung der Budapest-Szent-Endreer Vizinalbahn eingereicht.

Verwendung von Feldbahnen für Militärzwecke.

Das gemeinsame Kriegsministerium hat bei der Budapester Firma Junker & Gärtner eine Bestellung auf solche Feldbahn-Universalwagen gemacht, welche in 7 verschiedenen Formen verwendbar, zur Anlage flüchtiger und permanenter Befestigungen, zur Approvisionirung von Lagertruppen u. s. w. sowohl auf gebirgigem, wie ebenem Terrain ausserordentlich leicht und zweckmässig befunden wurden. Diese auch zu sonstigen Transportzwecken geeigneten Wagen bestehen aus einem Plateauwagen, welcher mit Stirn- und Seitenwänden eventuell mit einer Vorrichtung zum Langholztransport armirt werden kann. Ebenso können zwei solcher Wagen mittelst eines grossen Verlängerungsplateaus zu einem Wagen von ganz bedeutendem Fassungsraum vereinigt werden. Aus Schmiedeeisen konstruirte Bremsen wirken auf alle vier Schalengussräder eines mit einer solchen Bremse versehenen Waggons und ermöglichen das anstandslose Befahren selbst bedeutender Gefälle. Stahlachsen und Oellager sind ebenfalls Faktoren, welche die grosse Tragfähigkeit solcher Wagen ergeben.

Prioritätsobligationen der verstaatlichten Oesterreichischen Bahnen.

Die Direktion der Staatsschuld veröffentlicht in der amtlichen Zeitung folgende Kundmachung: „In Durchführung der mit den Gesetzen vom 23. Dezember 1881 und vom 8. April 1884 genehmigten Uebereinkommen, betreffend die Einlösung der Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Franz Josefbahn und Vorarlberger Bahn durch den Staat, wurden die ob diesen Eisenbahnen bücherlich haftenden Prioritätsschulden vom Staate zur Selbstzahlung übernommen. Die betreffenden Zahlungsgeschäfte werden von den nachstehenden Zeitpunkten angefangen durch die K. K. Staatsschuldenkasse in Wien besorgt werden, und zwar: bezüglich der 4 prozentigen Prioritätsanleihe der Kaiser Franz Josefbahn ddto. 1. April 1884 per 69 048 600 fl. Oe. W. Silber von dem Zinsentermine 1. April 1887 an, bezüglich der 4 prozentigen Prioritätsanleihe der Vorarlberger Bahn ddto. 1. März 1884 per 9 851 200 fl. Oe. W. Silber von dem Zinsentermine 1. September 1887 an, bezüglich der 4 prozentigen Prioritätsanlehen der Kaiserin Elisabethbahn ddto. 1. Juli 1883 per 54 417 000 *M.* und per 108 291 600 *M.* Deutscher Reichswährung von dem Zinsentermine 1. Oktober 1887 an. Die Zinsen vinkulirter Obligationen werden gegen ungestempelte Quittung der Bezugsberechtigten ausgefolgt und sind in der Quittung nebst dem Zinsentermine und Betrage auch die Merkmale der betreffenden Obligationen, nämlich Serie, Nummer, Nennbetrag und Vinkulum, anzuführen.“

Waggonheizung.

Da die Erwärmung der Waggons mittels Wärmflaschen dem reisenden Publikum am meisten Anlass zu berechtigten Klagen gibt, so ist dem „C. B. f. E.“ zufolge die Umgestaltung der Personenwagen, beziehungsweise deren Einrichtung für direkte Beheizung bei den verschiedenen Bahnen im steten Fortschreiten begriffen, so dass die Wärmflaschen nach und nach ganz ausser Gebrauch kommen werden. So hat beispielsweise die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Massnahmen getroffen, damit auf der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Eisenbahn von der nächsten Winterperiode angefangen auch für die gemischten Züge, die bisher mit Wärmflaschen erwärmt wurden, ein besseres Heizsystem zur Einführung gelange. — Das Sprichwort: Das Bessere ist der Feind des Guten, scheint sich auch in dieser Frage zu bewähren, da man vor lauter Versuchen bezüglich eines zweckmässigen Heizungssystems zu keinem endgültigen Ergebnisse kommt.

Entschädigungsanspruch für die Entwerthung eines Theiles der enteigneten Liegenschaft (Präjudizialfall).

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes bildet die Summe der für die Entwerthung der einzelnen Parzellen eines Gutskomplexes infolge von Durchschneidung, Umwegen, Schneewinkeln u. s. w. ermittelten Entschädigungen den Betrag, um welchen der ganze zu Bahnzwecken nicht erforderliche Komplex entwerthet wird; eine neben diesen Entwerthungen besonders zu berücksichtigende Entwerthung des Gesammtbesitzes tritt nach wirthschaftlichen Grundsätzen nicht ein und kann daher auch nicht den Gegenstand einer besonderen Entschädigung bilden. — Speziell wurde in dem fraglichen Rechtsfall und zwar von allen 3 Instanzen gleich der vorstehenden Entscheidung übereinstimmend ausgesprochen, dass bezüglich der Pflicht der Eisenbahn zur Entschädigungsleistung für einen auf dem enteigneten Grunde befindlichen Steinbruch der Umstand massgebend ist, ob zur Zeit der Erhebungen ein industriell betriebener Steinbruch bestand und ein kompakter Stein aufgedeckt ist. — In den obergerichtlichen Motiven wird besonders ausgeführt, dass der Enteignete eigentlich nur den ideellen Werth der durch die Eisenbahnanlage aufgehobenen Arrondirung seines Besitzes entschädigt wissen will, was darauf hinausgeht, an Stelle des Gutachtens der Sachverständigen seine eigene Anschauung zu setzen, was gesetzlich unzulässig ist.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für das Betriebsjahr 1886 entnehmen wir folgende Daten.

Im Jahre 1886 wurden auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn befördert: 1 016 050 Personen und 4 888 946 t Güter, daher um 37 201 Personen und um 473 288 t Güter mehr, wie im Jahre 1885.

Von den Gütern waren 4 443 586 t Kohlen und 475 360 t diverse Güter und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehre mit 333 252 t, zur Elbe mit 1 171 448 t, nach dem Inlande mit 1 509 232 t, nach dem Auslande mit 1 399 655 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1886 betrugen 4 056 457 fl. Oe. W., daher sich gegen das Jahr 1885 eine Mehreinnahme von 186 989 fl. ergibt.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 1 647 175 fl.

Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote ein Reingewinn von 1 644 301 fl., daher um 152 096 fl. mehr, wie im Jahre 1885.

Die am 16. April d. J. in Teplitz stattfindende 29. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten

Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 31 fl. 50 kr. pro Aktie à 210 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 100,743 km, wovon 28,196 km doppelgleisig ist. — Hierzu kommen 71 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 58,043 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 158,786 km, die Länge sämmtlicher Gleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 340,469 km beträgt. Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 662,21 a ein.

Der Fahrpark besteht in 53 Lokomotiven und 53 Tendern, 90 Personen-, 250 gedeckten Last-, 3 000 Kohlen- und 200 Equipage-Wagen u. s. w.

Der gegenseitige Schaden-Assekuranzverband Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen.

Derselbe hielt am 30. März d. J. seine ordentliche Generalversammlung in Budapest ab. Dem derselben vorgelegten Jahresberichte pro 1886 sind folgende interessante Daten zu entnehmen: An der gegenseitigen Schadenbedeckung partizipirten die Ungarischen Eisenbahnen mit 8 541,8 km, die Oesterreichischen mit 14 271 km. Das Gesammtrisiko für die versicherten Objekte: Gebäude, Verkehrsmittel, Materialien betrug 637 972 454 fl., zu welcher nach diesen Objekten (einzelne ziffermässig ausgewiesene Summe) noch die Mobilien und Inventargegenstände des Personals mit einem variabeln Werthbetrage hinzuzurechnen sind. — Das Transportschäden-Risiko partizipirte mit 10 871 751 141 tkm gegen Feuerschäden und mit 5 950 189 665 tkm gegen sonstige Schäden. Die Deckung sämmtlicher Schäden mit Hinzurechnung aller Spesen nahm den Betrag von 234 939,20 fl. in Anspruch. Mit Rücksicht darauf, dass nach den frühern Assekuranzprämien die Versicherung derselben Risken und Vermögensbestandtheile 789 552.25 fl. gekostet hätte, wurden daher 554 613,05 erspart, und nachdem die Spesen der Gesammtoperation 10 898,66 fl., also nur 1,98 pCt. des Ersparnisses betragen, während bei den Versicherungsgesellschaften die Manipulationsspesen 15 bis 18 pCt. des Bruttogewinns auszumachen pflegen, so erscheint abgesehen von allen andern nicht in Geld ausdrückbaren und in dieser Zeitung in früheren Jahren wiederholt besprochenen Vortheilen auch die pekuniäre Erspriesslichkeit dieser Institution augenfällig erwiesen. Um deren Pflege haben sich besonders die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen und die Generaldirektion der Oesterreichischen Nordwestbahn besondere Verdienste erworben. Dieselben sind so bekannt, dass es einer besondern Anerkennung seitens der Generalversammlung nicht bedurfte, welche auch ohne weitere Diskussion mit der Genehmigung des Jahresberichtes und des Voranschlages, sowie mit der Vornahme der Wahlen schloss.

Erste Generalversammlung der Matraer Lokalbahnen.

In dieser am 28. März l. J. abgehaltenen Versammlung wurde der Direktionsbericht verlesen, wonach der Bau dieser Bahn so rasch fortschreitet, dass dieselbe sammt der Matra-Nováker Flügelbahn noch im Laufe dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden dürfte. Es wurde auch wegen der Betriebseröffnung vor dem im Bauvertrage bestimmten Termine mit der Bauunternehmung ein Uebereinkommen getroffen. Ferner wurde die Konzession um die Linie Kisuyszállás-Turkeve angesucht; nach deren Erhalt die entsprechende Erhöhung des Aktienkapitals von der Generalversammlung verlangt werden wird. Das Gesammtpauschale der Direktion wurde auf 2 000 fl. festgesetzt und der Bericht zur genehmigenden Kenntniss genommen.

Generalversammlung der Theisseisenbahn in Liquidation am 28. März dieses Jahres.

Es wurde zur Kenntniss genommen, dass die Verloosung und Amortisation der Aktien und Prioritäten ordnungsmässig vorgenommen wurde. Der Umlauf der ersteren betrug zum Jahresschlusse noch 7,091 Millionen, jener der letzteren 19,471 Millionen, der Stand des Lotterieanlehens 13,933 Millionen Gulden.

15. Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwaggon-Leihgesellschaft am 31. März dieses Jahres.

Nachdem von der Verlesung des Geschäftsberichts pro 1886 Umgang genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt wurde, beantragte derselbe bezüglich der Verwendung des mit 107 555 fl. ausgewiesenen Reingewinnes (um 79 068 fl. weniger als im Jahre 1885) zur Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. = 4 fl. pro Aktie die Summe von 106 240 fl. zu verwenden und den verbleibenden Rest von 1 315 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Von einer Dotation des gegenwärtig 120 285 fl. betragenden Reservefonds sei für dieses Jahr abzusehen. Der Verwaltungsrath bemerkt zu diesem Antrage, welcher von der Versammlung einstimmig genehmigt wurde, er hoffe, dass sich für das Jahr 1887 ein günstigeres Resultat ergeben werde, wozu namentlich das mit den beiden Ungarischen Schwesteranstalten getroffene Uebereinkommen beitragen dürfte.

Präzisionsnivellements der Europäischen Gradmessung.

Ueber dieses Thema hielt im Eisenbahnklub Dr. Wilhelm Tinter, Professor der Wiener technischen Hochschule, einen lehrreichen Vortrag. In einem geschichtlichen Rückblicke wurde in Erinnerung gebracht, dass die in Berlin im Jahre 1864 tagende allgemeine Konferenz der Europäischen Gradmessung über Antrag ihrer geodätischen Sektion schon im Jahre 1867 beschlossen hat, dass neben den eigentlichen Gradmessungsarbeiten auch genaue geometrische Nivellements, welche die bisherigen trigonometrischen Höhenmessungen zu ersetzen bestimmt sind, ausgeführt werden sollen. Nach Darlegung der für die Behandlung dieser Nivellements von den erwähnten Bevollmächtigten beschlossenen Resolutionen führte der Vortragende aus, dass die einzelnen an diesem wissenschaftlichen Unternehmen betheiligten Staaten doch noch genug Spielraum für die Aufstellung der besonderen bei Ausführung der geometrischen Nivellements, welche man mit dem Namen Präzisionsnivellements bezeichnet hat, nothwendigen Grundsätze haben. Deren Ausführung ist in Oesterreich-Ungarn durch das K. K. Reichs-Kriegsministerium der astronomisch-geodätischen Abtheilung des K. K. Militär-geographischen Institutes übertragen worden. Der Redner besprach noch zum Schlusse die seit der Konferenz vom Jahre 1872 entfaltete Thätigkeit unserer Monarchie bezüglich der Präzisionsnivellements.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Obgleich das Gefühl der politischen Unsicherheit noch nicht beseitigt ist, zeigte der Eisenbahnmarkt ein lebhaftes Geschäft, wovon Nordbahn (2374), Carl-Ludwigbahn (204.25), Nordwestbahn (163.75) und Elbethal (162) profitirten; dagegen wichen Staatsbahn (235) wegen des schwankenden Verlaufes der Unterhandlung mit Rumänien und Südbahn (86) wegen der von mehreren Blättern gebrachten Mittheilungen über die ungünstige Bilanz. Gesucht waren Ungarisch-Galizische (171.50) wegen der 80 000 fl. übersteigenden Mehreinnahme im abgelaufenen Quartal gegen die gleiche Periode des Vorjahres, infolge starker Transporte von Militärgut. Die heute (4. April) erfolgte Eröffnung der Munkács-Stryer Bahn übte einen Einfluss auf die Ungarische Nordostbahn (167), sowie überhaupt die Ungarischen Werthe in der Erholung begriffen sind.

Verschiedenes aus Amerika.

Dynamitunfälle.

Ungefähr 200 Kisten Riesenpulver, welche sich in einem Magazinwagen der Missouri Pacific-Eisenbahn befanden, explodirten am 25. Januar d. J. während der Fahrt in der Nähe von Fort Scott, Kansas. Von den 23 Wagen, aus denen der Zug bestand, wurden 15 gänzlich zerstört; der Magazinwagen zerstob förmlich. Ein Bremser wurde sofort getödtet, die übrigen Verletzungen des Personals waren nur unerheblich. Die Erschütterung von der Explosion glich einer durch Erdbeben verursachten. In der Stadt Fort Scott wurden Glasscheiben im Gesammtwerth von 10 000 D. zerbrochen und viele Einwohner, in der Annahme, dass ein Erdbeben stattfinde, stürzten aus ihren Häusern hervor auf die Strassen. Selbst in dem 25 Miles entfernten Orte Nevada, Mo., waren Fensterscheiben zerbrochen und in der ganzen Umgebung erlitten die Häuser Erschütterungen.

Ein zweiter Fall ereignete sich auf der Pensylvania Bahn am 19. Januar d. J. Als deren westwärts fahrender Expresszug die Station Dunkannon erreichte, explodirte ein in Harrisburg als Gepäck expedirter Reisekoffer, als er beim Umpacken der Gepäckstücke auf eine andere Stelle gebracht wurde. Der Packmeister wurde schwer beschädigt, und im Gepäckwagen entstanden vielfach Zerstörungen, die Personenwagen blieben aber unverletzt. Später wurde der Eigenthümer des Koffers ermittelt, derselbe gestand nach anfänglichem Leugnen, Dynamitpatronen darin gehabt zu haben. zur Verwendung bei der Arbeit in den Kohlenbergwerken.

Palastwagen der Direktoren.

Die Chicagoer „Mail" wirft die Frage auf: „Ist nicht der gewöhnliche Pullmanwagen auch gut genug für einen Präsidenten, Generaldirektor oder Oberingenieur?" Dies scheint allerdings nicht der Fall zu sein, da nach den Berichten „auf jeder der 20—30 Bahnen des Westens und Nordwestens etwa

60—100 000 D. angelegt sind in Palastwagen zur Beförderung der Oberbeamten und deren Damen." Für verschiedene Bahnpräsidenten gibt es Spezialwagen zum Werthe von je 30 000 D. (= 126 000 *M.*). Die Aktionäre haben herzlich wenig Nutzen von einem fahrenden Palast dieser Art. Man kann annehmen, dass in der Union im ganzen auf diese Weise 5 000 000 D. (= 21 000 000 *M.*) spazieren fahren ohne jeden Ertrag. Wahrscheinlich ist die Hofequipage der Königin von England ein jämmerliches Gefährt im Vergleich mit den prachtvollen Salons, die auf den 60 pfündigen Stahlschienen in Amerika einherschweben und die üppigen Persönlichkeiten des Generaldirektors So und So oder des Präsidenten X. enthalten.

Erweiterung des St. Mary Falls Kanals.

Das Kriegsdepartement hat den Entwurf des Oberstlieutenant Pol zur Herstellung einer neuen und grösseren Schleuse für den vorbezeichneten Kanal veröffentlicht, welche dringend nothwendig wird durch den gewaltig zunehmenden Verkehr zwischen dem Obersee und den niederen Seen. Danach soll eine Schleuse von 100' Weite und 800' Länge mit 21' auf der Schlagschwelle und einer Erhebung von 18' gebaut werden, um Schiffen von 20' Tiefgang und — bei zunehmender, bis jetzt noch höchstens 3 000 t betragender Tragfähigkeit — auch bis zu 5 000 t den Durchgang zu ermöglichen.

Der ursprünglich mit nur 2 Schleusen gebaute 350' lange und 70' weite Kanal wurde bereits früher auf 515' Länge und 80' Weite von der Bundesregierung vergrössert mit einem Kostenaufwande von 2 405 000 D. Durch diesen erweiterten Kanal ging das erste Schiff am 1. September 1881.

Die Schnelligkeit, mit welcher der Verkehr der Seen diese Verbesserung sich zu nutze machte, ergibt sich daraus, dass im Jahre 1883 nur 11 pCt. des durch den Kanal passirenden Tonnengehalts bei der früheren Einrichtung hätten durchgelassen werden können.

Der Kostenanschlag des jetzigen Entwurfs beläuft sich auf 4 738 865 D. (einschliesslich 300 000 D. „Ingenieur- und Dienstausgaben" und nicht weniger als 947 773 D. für „zufällige Ausgaben" — contingencies —), Zinsen des Anlagekapitals sind hierbei nicht berücksichtigt.

In der „Railr. Gaz.", welche diese Mittheilung enthält, wird bemängelt, dass die Bauzeit auf 10 Jahre angenommen sei, während 3 Jahre genügen müssten, wodurch zugleich eine erhebliche Kostenersparniss entstehen würde.

Die bedeutende Zunahme des Verkehrs durch den Kanal wird sich am besten klarstellen lassen durch nachfolgende Angaben über den Schiffsdurchgang in Zeiträumen von 5 zu 5 Jahren bezw. für 1886 und die daneben gesetzten Angaben über die Passage durch den Suezkanal:

Jahr	St. Mary Falls Kanal		Suezkanal	
	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit
1855 . . .	—	106 296	—	—
1860 . . .	—	403 657	—	—
1865 . . .	997	409 062	—	—
1870 . . .	1 828	690 826	486	436 609
1875 . . .	2 033	1 259 534	1 494	2 009 984
1880 . . .	3 503	1 734 890	2 026	3 057 422
1885 . . .	5 380	3 035 937	3 624	6 335 752
1886 . . .	7 424	4 219 397	3 100	5 767 656

Der Kanal ist durchschnittlich an 212 Tagen oder 7 Monaten offen, so dass für die Zeit, in der er fahrbar ist, seine Benutzung stärker ist als die des Suezkanals.

Die Haupt-Verkehrsartikel ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Jahr	Getreide und Mehl	Eisen (roh und fabrizirt)	Eisenerze	Kupfer	Kohlen
	Bushels	Tons	Tons	Tons	Tons
1855	5 345	1 040	1 147	3 196	1 414
1860	384 687	—	120 000	9 000	—
1870	521 517	42 959	409 850	11 301	15 952
1880	7 317 326	46 791	677 073	21 753	170 501
1885	22 897 659	60 842	1 235 132	31 927	894 991
1886	28 503 683	115 208	2 087 809	38 627	1 009 999

Der Personenverkehr ist ebenfalls andauernd gewachsen und zwar von früher etwa 4 000 bis zu durchschnittlich (in den letzten 5 Jahren) 37 000 Reisenden.

Bei dem Eisenerztransport, welcher nach vorstehendem als die Hauptquelle des Verkehrs anzusehen ist, sind hauptsächlich die Bergwerke Marquette, Menomenee, Gogebie und Vermillion betheiligt.

Zeitungskampf gegen die Bahnverwaltungen.

Die letzten schrecklichen Unfälle haben, so schreibt die „Railr. Gazette", veranlasst, die Haltung der Zeitungspresse gegenüber den Eisenbahnverwaltungen ins Auge zu fassen. Bei Erörterung der meisten Angelegenheiten des Lebens pflegt man vorauszusetzen, dass die dabei betheiligten Männer geleitet werden von den gewöhnlichen Gesetzen der menschlichen Natur, dass sie dieselben Beweggründe haben wie die übrige Menschheit und im Grunde von den Grundsätzen der allgemeinen Humanität ausgehen. Sobald aber Eisenbahnen in Frage kommen, hören diese Voraussetzungen sogleich auf. Die „Arbeitspresse" vereinigt sich darin, die Eisenbahnverwalter als Leute hinzustellen, in welchen blinde Geldgier jede Humanität und Vernunft erstickt habe. Es ist indess wohl zu bedenken, dass die Eisenbahnleiter, gleich den übrigen Menschen, Geschäfte betreiben, um sich eine Lebensstellung zu schaffen und zu erhalten und dass sie zu ihrer Arbeit die geistigen Fähigkeiten verwenden, die ihnen der Schöpfer verliehen hat, wie jeder andere Mensch im Kampfe ums Dasein. Es sollte beachtet werden, dass die leitenden Beamten der Bahnen bei ihrem sehr schwierigen und verantwortlichen Berufe im ganzen genommen Leute sind von viel mehr als durchschnittlichem Verstand und Charakter. Auch abgesehen von der Frage der Humanität, haben sie ein gewaltiges pekuniäres Interesse, die besten Hilfsmittel für die Sicherheit aufzufinden und anzuwenden. Sie wissen recht wohl und besser als viele andere, wie viel Geld das Abbrennen einer Brücke oder eines Zuges oder das Tödten oder Verstümmeln eines Wagens voll Menschen kostet.

Der junge Mann, welcher dazu ausersehen ist, einen scharfen Leitartikel zu schreiben und den Eisenbahnmännern einen Stoss zu geben, sollte bedenken, dass sehr wahrscheinlich das untrügliche Abhilfemittel, das er empfiehlt, schon seit Jahren von ernsthaften Männern erwogen und studirt ist, deren Glück und Wohlfahrt von der Kenntniss, der Urtheilskraft und der Aufrichtigkeit abhängt, welche sie ihrer Arbeit widmen.

Kanadische Pacificbahn.

Diese Bahn ist im Begriff, eine Dampfschiffslinie einzurichten, welche von Vancouver, am Columbiafluss im Washingtonterritorium, nach Chinesischen und Japanischen Häfen führen soll. Drei von der „Cunard-Linie" gemiethete Dampfer sollen monatlich abgehen bis dahin, dass eigene neue Dampfer gebaut sein werden. Die Linie wird sich anschliessen an die Peninsular und Oriental und die Messagéries-Maritimes-Linien des Ostindischen Verkehrs.

Unfall auf der Newyorker Hochbahn.

Auf der Hochbahn der 3. Avenue, 14. Strassenstation, ereignete sich am 8. März d. J. ein Unfall, wie er früher noch nicht vorgekommen ist. Infolge eines Feuers an der Bowery mussten alle abwärts gehenden Züge in einer langen Reihe halten bleiben. Verschiedene Arbeiter wurden über die Verzögerung ungeduldig und etwa dreissig derselben kletterten — mit oder ohne Vorwissen des Bahnpersonals — vom Zuge herab auf den schmalen Steig, welcher die Gleise grade über der Station umgibt, um so zur Platform zu gelangen. Der Pfad war sehr schlüpfrig und kann nur benutzt werden von ruhigen und erfahrenen Leuten. Während er in dieser Weise von einer Menge Menschen besetzt war, setzte der Führer des vordersten Zuges diesen zur Abfahrt in Bewegung. Ein Mann, der gerade im Herabklettern begriffen war, versuchte dann wieder in den Zug zu gelangen, ragte aber dabei mit der unteren Hälfte seines Körpers über den schmalen Pfad hinweg. Die auf dem Letzteren befindlichen Leute geriethen dadurch in Verwirrung, drängten vorwärts nach der Station zu, um nicht von den hervorstehenden Beinen des Mannes im Zuge getroffen zu werden, verloren, zu einem Knäuel zusammengedrückt, alle Geistesgegenwart, klammerten sich krampfhaft einer an den andern an und die Folge davon war, dass zehn von ihnen auf das Steinpflaster der Strasse hinabfielen. Vier wurden dadurch fast augenblicklich getödtet, die übrigen sechs theilweise lebensgefährlich verletzt. („Railr. Gaz.") H.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau. Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 28 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Frankfurt a/Main-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. April cr. wird die Station Oberndorf-Schweinfurt in den Ausnahmetarif No. 10 (für Palmkernöl) des Frankfurt- etc. Bayerischen Tarifs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Frankfurt a/M., den 1. April 1887. (737)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Rheinisch-Niederdeutscher Güterverkehr. Am 10. April 1887 tritt je ein Nachtrag (VI bezw. V) zu den Heften No. 1, 2 und 3 des Verbandsgütertarifs vom 1. Juni 1883 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Breckerfeld und Kalk B. M. des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld und Osterhof der Westholsteinischen Bahn, ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn sowie Berichtigungen. Abdrücke sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 4. April 1887. (738)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Berlin. Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güter- und Kohlenverkehr. Am 31. Mai d. J. treten die in den Tarifen für den vorgenannten Verkehr vorgesehenen Transitsätze für die Stationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Eger, Franzensbad, Furth i/W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach der Bayerischen Staatsbahnen ausser Kraft.

Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt.

Köln, den 4. April 1887. (739)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Altona** vom 1. September 1886 gelangt am 10. April d. J. der 1. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

Aederung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement (II A) und der Speziellen Tarifvorschriften (II B); Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers (II E) und zwar: Anderweite Entfernungen für die Stationen Boostedt, Bujendorf, Eutin, Fahrenkrug, Gremsmühlen, Neustadt in Holstein, Rickling, Segeberg und Wakendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Altenahr, Bleialf, Dernau, Mayschoss, Pronsfeld und Walporzheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), anderweite Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I (No. 3) und für Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt u. s. w. (No. 4); Ausnahmetarif 7 für bestimmte Stückgüter und ferner Berichtigungen.

Der vorgenannte Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter tritt jedoch erst am 1. Mai d. J. in Kraft.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,30 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 9. April 1887. (740)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ermässigter Ausnahmetarif für Eisenerz. Am 12. April d. J. werden zu dem ermässigten Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. August 1886 ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz von der Station Messinghausen nach verschiedenen Hochofenstationen eingeführt. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Elberfeld, den 2. April 1887. (741)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-Russischer Verkehr. Für Getreide- etc. Sendungen ab Station Kiew Fluss der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg etc. treten von sogleich bis auf weiteres wieder die vorjährigen ermässigten Frachtsätze in Kraft und zwar für Weizen und Oelsaaten exkl. Leinsaat 79,65 Rbl. + nach Königsberg 46,94 ℳ, Pillau 56,83 ℳ, Memel und Elbing 65,69 ℳ, für Leinsaat und die übrigen Getreidesorten 69,95 Rbl. + nach Königsberg 41,69 ℳ, Pillau 50,38 ℳ, Memel und Elbing 58,17 ℳ pro 10 000 kg. (742)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. Behufs Behebung von etwa auftauchenden Zweifeln bezüglich der Anwendung der in den ausländischen Tarifen für die Ost- und Nordseehäfen für einzelne Güter bestehenden und nur für den Seeexport gültigen Ausnahmetarife bringen wir hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass die Sätze der in den ausländischen Tarifen für den Seeexport einzelner Güter bestehenden Ausnahmetarife, — den Fall ausgenommen, dass bei diesen Ausnahmetarifen, wie dies z. B. bei dem im Theile II, Heft 3 des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes enthaltenen Ausnahmetarifes 4 b vorkommt, die Anwendung der Frachtsätze im Rückvergütungswege ausdrücklich ausgesprochen ist, — in dem Falle schon bei der Kartirung berechnet werden, wenn die betreffenden Frachtbriefe den Vermerk tragen, dass die Sendungen per mare weiter zu befördern sind.

In diesen Fällen wird die Seeverschiffung von den betreffenden Endstationen überwacht resp. wenn dieselbe unterbleiben sollte, die höhere Transportgebühr eingehoben.

Bei Sendungen, auf deren Frachtbriefen der Seeexport nicht angeführt erscheint, werden selbstverständlich die normalen Klassengutsätze der Verbandstarife berechnet, was jedoch nicht ausschliesst, dass die Sätze der für den Seeexport bestehenden Ausnahmetarife in dem Falle, wenn durch die später vorgelegten Dokumente der Nachweis geliefert wird, dass fragliche Sendungen dennoch per mare weiter befördert wurden, im Rückvergütungswege angewendet werden.

Budapest, am 4. April 1887. (743)
Die Direktion.

---

2. Generalversammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Aktionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften werden gemäss der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen zu der im Direktorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen
Generalversammlung
auf
Samstag, den 7. Mai 1887,
Vormittags ¾10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Vorlage der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie des Geschäftsberichtes der Direktion pro 1886.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1886 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziff. I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

V. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an Stelle des am 16. Oktober 1886 verstorbenen Herrn Generalkonsuls Freiherrn Carl von Rothschild gemäss § 49 Absatz 2 der Satzungen.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Geschäftsbericht pro 1886 liegen vom 18. April ab im Zimmer No. 6 des Direktorialgebäudes dahier zur Einsicht der Herren Aktionäre auf.

Ueber andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände kann in der Generalversammlung nur dann Beschluss gefasst werden, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen bezw. Art. 238 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 mindestens eine Woche vorher bei dem unterzeichneten Vorstande angemeldet worden sind.

Diejenigen Herren Aktionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche der Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 30. April d. J. auf dem Büreau der Direktion zu

Ludwigshafen a/Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für zwei Aktien gerechnet. (744)

Ludwigshafen a/Rh., den 4. April 1887.
Der Vorstand
des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
Neumayer, Kgl. Hofrath.

---

3. Submissionen.

Oberhessische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 21 500 lfd. m = ca. 700 000 kg Schienen aus Flussstahl soll vergeben werden. Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen Frankoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Angebote sind, mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt, bis zum 18. April d. J. Vormittag 10 Uhr bei uns einzureichen.

Giessen, den 30. März 1887. (745)
Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung

1. von Lokomotiv-Radreifen aus Tiegelgussstahl und zwar:
   a) 20 Stück für Trieb- und Kuppelachsen von 1 418 mm innerem Durchmesser,
   b) 12 Stück für Trieb- und Kuppelachsen von 972 mm innerem Durchmesser,
   c) 20 Stück für Laufachsen,
2. von 40 Stück Klammerringen,
3. von 12 Stück Sprengringen

soll vergeben werden. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* durch unsere Kanzlei bezogen werden. Angebote, in welchen die verlangte Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 18. April hier einzureichen.

Giessen, den 31. März 1887. (746)
Grossherzogliche Direktion.

Königl. Württ. Staatseisenbahn. Die Lieferung des diesjährigen Bedarfs der K. Württ. Eisenbahnverwaltung an Kolbenstangen, Kuppelstangen, Kurbel- und Kuppelzapfen, Kolbenkörpern nebst Deckeln und Spiralfedern ist zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können vom diesseitigen Sekretariat bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift
„Angebot auf Lokomotivtheile"
tragen müssen, sind versiegelt bis zum 23. April, Nachmittags 3 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 29. März 1887. (747)
Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Die Lieferung von 151 eisernen runden Läutewerksbuden für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg soll öffentlich verdungen werden. Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der unterzeichneten Telegrapheninspektion, Karlstrasse 13, zur Einsicht aus und können auch von derselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Läutewerksbuden" bis spätestens zu dem am Sonnabend, den 30. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im genannten Büreau anstehenden Eröffnungstermine einzureichen. Die Ertheilung des Zuschlages erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Eröffnungstermine. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Bromberg, 4. April 1887. (748)
Die Telegraphen-Inspektion
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Eisenbahnwagen. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen nachstehende Betriebsmittel für Nebenbahnen beschafft werden:

a) 10 Stück zweiachsige Personenwagen II/III. Klasse mit Kerzenbeleuchtung, davon die Hälfte mit Heberlein-Bremse, die Hälfte mit Heberlein-Bremsleitung,
b) 2 Stück zweiachsige Personenwagen III/IV. Klasse mit Kerzenbeleuchtung, davon 1 mit Heberlein-Bremse, 1 mit Heberlein-Bremsleitung,
c) 10 Stück zweiachsige Personenwagen IV. Klasse mit Kerzenbeleuchtung, davon 5 mit Heberlein-Bremse, 5 mit Heberlein-Bremsleitung,
d) 12 Stück zweiachsige vereinigte Post- und Gepäckwagen mit Heberlein-Bremse und Oelbeleuchtung.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9—12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren von 6 *M.* unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Eisenbahnwagen" bis zu dem auf Donnerstag den 21. April d. J. Vormittags 11 Uhr anberaumten Termin an das unterzeichnete Büreau, hier, Claassenstrasse 11/12 einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

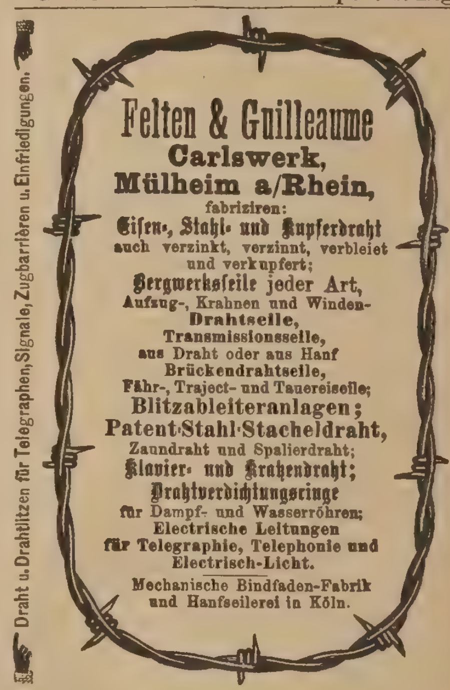
Breslau, den 4. April 1887. (749)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Für Eisenbahn-Direktionen.

Ein akademisch gebildeter, staatlich geprüfter Eisenbahn-Ingenieur, mit besten Zeugnissen versehen und mit dem technischen Sekretariatswesen völlig vertraut, sucht Stelle als technischer Sekretär resp. Hilfsarbeiter bei einem Betriebs-Sekretariate etc. Mässige Ansprüche.

Gef. Off. sub **B. 101** an d. **Exped. d. Ztg.**



S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen und Apparate.

Elektrische Beleuchtungs-Einrichtungen jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- und Glühlicht durch dieselbe Maschine.
Kraftverbrauch im Verhältniss zur Zahl der brennenden Lampen.

Ueber 2300 Dynamomaschinen,
6000 Bogenlampen und
ca. 70 000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Elektrische Kraftübertragung.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 29. Zeitung des Vereins 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. April 1887.

Dieser Nummer liegt No. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Kilometerabonnements.

Seitens der Betriebsdirektion der Budapest-Fünfkirchner, Mohács-Fünfkirchner und K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn ist uns infolge der in No. 12 unserer Zeitung veröffentlichten Mittheilung über „die Kilometerabonnements der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft" eine von mehreren Anlagen begleitete, längere Zuschrift zugegangen, aus welcher wir ersehen, dass das Verdienst der Erfindung des geschilderten eigenartigen und anscheinend zukunftsreichen Systems dem Betriebsdirektor der oben genannten Eisenbahn, Herrn Thaly, gebührt. Bereits vor etwa vier Jahren hat derselbe, angeregt durch häufige Nachfragen des Publikums nach Abonnementsfahrkarten, die Grundzüge des Systems erdacht und deren weitere Durcharbeitung für die ihm unterstellten Bahnen veranlasst. Die Einführung desselben auf den letzteren wurde indessen durch die bereits frühzeitig eingeleiteten Vorbereitungen für die Fahrtbegünstigungen, welche demnächst aus Anlass der im Jahre 1885 veranstalteten Landesausstellung in Budapest bewilligt wurden, verzögert, da letztere erheblicher waren als die durch die in Rede stehenden Abonnements gewährten Ermässigungen und während des Ausstellungsjahres grössere Erfolge als diese in Aussicht stellten.

Im April 1886 wurde jedoch das System der Kilometerabonnements innerhalb des Verwaltungsbezirkes der Betriebsdirektion eingeführt und dasselbe gleichzeitig auf die der Südbahn unterstellte und hinsichtlich des Betriebsdienstes von der Fünfkirchen-Barcser Bahn mitbenutzte Grenzstation Barcs, sowie auf die der Königlich Ungarischen Staatsbahn angehörige Strecke Budapest-Kelenföld ausgedehnt; letzteres mit Rücksicht darauf, weil die Budapest-Fünfkirchner Bahn, deren Hauptpersonenverkehr in Beziehung zu Budapest steht, auf der 13 km von dem Centralbahnhofe dieser Stadt entfernten Station Kelenföld endet.

Die Grundzüge des auf den vorbezeichneten Strecken gültigen Systems der Kilometerabonnements sind für die bezüglichen, in No 12 d. Ztg. dargelegten Einrichtungen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im wesentlichen unverändert übernommen. Die zu verkaufende Minimalkilometerzahl ist jedoch bei ersteren wegen des kleinen Verkehrsgebietes auf 2 500 und 4 000 km bei einer Preisermässigung von 33 bezw. 40 pCt. festgesetzt, während bei letzterer dieselbe 5 000 bezw. 6 000 km beträgt und der Preisnachlass zwischen 30 und 45 pCt. der gewöhnlichen Personen- bezw. Kourierzugspreise schwankt. Ausserdem ist die Einrichtung bei ersteren nicht wie bei letzterer auf die I. und II. Wagenklasse beschränkt, sondern auch auf die III. Wagenklasse ausgedehnt. Die Koupons für letztere sind auf braunem Papier gedruckt.

Mit Rücksicht auf die verhältnissmässig geringe Länge der Mohács-Fünfkirchner und der Fünfkirchen-Barcser Bahn ist die Minimal-Kilometerzahl für die Benutzung der drei Fünfkirchner Bahnen und der Theilstrecke der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zusammengenommen festgestellt, so dass der mit einem Kouponhefte versehene Reisende eine beliebige Strecke derselben benutzen kann, ohne dass die Minimal-Kilometeranzahl auf jeder einzelnen der Bahnen erreicht werden muss. Zu bemerken ist ferner noch, dass die Königlich Ungarische Staatsbahn eine Ermässigung der Fahrtaxen auf ihrer Strecke Budapest-Kelenföld nicht zugestanden hat. Um nun die Budapest-Fünfkirchner Bahn — durch welche behufs Vermeidung einer Auflage von Koupons mit verschiedenem Firmenaufdruck die Kouponhefte ausschliesslich für die bezeichneten Strecken ausgegeben werden — bei der bezüglichen Abrechnung nicht finanziell zu schädigen, ist in dem, den Kouponheften beigefügten Kilometerzeiger die Entfernung für Budapest-Kelenföld derartig erhöht, dass die Berechnung der Fahrgebühr aus der erhöhten Kilometeranzahl

durch Multiplikation mit dem von den Fünfkirchner Bahnen festgesetzten ermässigten Einheitssatze den der Königlich Ungarischen Staatsbahn zukommenden regelmässigen Fahrpreis derselben ergibt. Durch ein solches Verfahren, welches — mutatis mutandis — der Anwendung der sogenannten virtuellen Längen entspricht, kann die Verschiedenheit der Fahrpreise bei verschiedenen betheiligten Bahnen, der Ermässigungen einzelner Anschlussbahnen, sowie der Preise für schnellfahrende und gewöhnliche Personenzüge und gemischte Züge in einfacher Weise berücksichtigt werden. Dieser Umstand ist auch die Veranlassung gewesen, dass die Koupons auf Kilometer anstatt auf einen bestimmten Geldwerth lautend ausgefertigt werden.

Auf Grund der thatsächlich benutzten Strecken werden die auf die betheiligten Verwaltungen entfallenden Gebührenantheile durch die Einnahmekontrole der Fünfkirchner Bahnen festgestellt und abgerechnet. Die hierzu erforderlichen Unterlagen erhält dieselbe nach folgender Vorschrift: Jede auf Grund des Abonnementsheftes verausgabte gewöhnliche Fahrkarte wird sofort bei der Ausgabe in einen Ausweis nach folgendem Muster eingetragen.

Budapest-Fünfkirchner
Mohács-Fünfkirchner
Fünfkirchen-Barcser } Eisenbahn — Station: Fünfkirchen
Rechnungsleger: Kallia

Ausweis
über die im Monate März 1886
auf Grund von Abonnement-Kouponheften verausgabten Fahrkarten.

Datum	Bestimmungsstation	Nummer der verausgabten Fahrkarten — Klasse I.	II.	III.	Nummer des Heftes	Stückanzahl der eingezogenen Koupons — 5 km	10 km	50 km	zusammen	Gesammte Kilometeranzahl	Anmerkung
4.	**Kelenföld** . .	—	**412**	—	18	1	2	4	7	225	
7.	**Sárbogárd** .	**45**	—	—	7	1	4	2	7	145	
10.	**Mohács** . . .	—	—	**8970**	21	1	1	1	3	65	
14.	**Barcs** . . .	—	**6495**	—	18	1	1	1	3	65	
18.	**Villány** . . .	**845**	—	—	7	—	4	—	4	40	
21.	**Dombovár** .	—	—	**759**	21	1	2	1	4	75	
26.	**Simontornya**	—	**644**	—	18	—	3	2	5	130	
		2	3	2	—	5	17	11	33	745	

Bemerkung: Die fettgedruckten Angaben müssen bei Ausgabe der Fahrkarte, die nicht fettgedruckten können nach Schluss der Kasse eingetragen werden.

Gleichzeitig ist auf einen der für die Fahrkarte eingezogenen Koupons, und zwar auf der Rückseite desselben, die Nummer und Bestimmungsstation der Fahrkarte aufzuschreiben. Der genau auszufüllende Ausweis wird tageweise geführt. Die Koupons für jede verabfolgte Fahrkarte werden besonders zusammengeheftet und verwahrt. Am 4. eines jeden Monats wird der Ausweis für den abgelaufenen Monat in Reinschrift unter Beifügung der wohlverpackten Koupons an die Einnahmekontrole eingesandt. In der Tages- und Monatsrechnung werden die Fahrkarten als verstempelt aufgeführt; der Ausweis muss daher alle Fahrkarten enthalten, welche in ersterer als verstempelt aufgeführt, aber nicht vorhanden sind, sondern durch entsprechende Koupons gedeckt sein müssen.

Auf Grund der mit dem System der Kilometerabonnements gemachten Erfahrungen glaubt die Betriebsdirektion der Fünfkirchner Bahnen zu der Ansicht berechtigt zu sein, dass sich dasselbe bewährt und auch im Publikum Anklang gefunden hat. Als Beweis hierfür wird u. a. angeführt, dass die Betriebsdirektion seit dem Beginn des laufenden Jahres bereits eine grössere Anzahl von Kouponheften ausgegeben hat als in dem ganzen vergangenen Jahre; dass die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer in Wien in Berücksichtigung der Vortheile des Systems für die Geschäftswelt schon in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres bei der Oesterreichischen Regierung die allgemeine Einführung der kilometrischen Abonnementskarten beantragt hat; u. s. w. Unverkennbar sind die Vorzüge derselben gegenüber den kombinirbaren Rundreisebillets, indem erstere dem Reisenden eine grosse Freiheit in der Wahl der Route und auch auf der Reise eine weitgehende Aenderung derselben gestatten, während letztere dem Benutzer immerhin doch manche, bisweilen recht störende Beschränkungen auferlegen.

Wir zweifeln nicht, dass die Mittheilungen, welche über das System der Kilometerabonnements in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, vielseitige Anregung geben werden, den Werth und die Verwendbarkeit derselben eingehend zu prüfen, und thatsächlich haben Italienische, Schweizerische und andere Bahnen ihr Interesse dafür bereits durch bezügliche Erkundigungen bei der Betriebsdirektion der Fünfkirchner Bahnen, wie uns durch letztere mitgetheilt wird, zum Ausdruck gebracht. Bei der Prüfung hinsichtlich der Zweckmässigkeit des Systems wird, abgesehen von der durch dasselbe dem Publikum gewährten Annehmlichkeit und Erleichterung, insbesondere die Vereinfachung der verwaltungsseitigen Geschäftsgebahrung, die Zuverlässigkeit und vor allen Dingen die Herbeiführung von Ersparnissen persönlicher und sachlicher Art in Betracht zu ziehen sein. Lässt sich auch aus den vorliegenden Thatsachen ein abschliessendes Urtheil noch nicht gewinnen, da die Einrichtung noch zu neu und noch nicht allseitig erprobt ist, so kann es doch nur erwünscht sein, wenn über die Ergebnisse der Untersuchungen in dieser Beziehung möglichst vielseitige und unter den verschiedenartigsten örtlichen Verhältnissen gewonnene Urtheile der berufenen Fachmänner bekannt gegeben werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Statut. Das im Dezember 1886 ausgegebene, vom 1. Januar d. J. ab gültige Vereins-Statut ist von sämmtlichen Vereins-Verwaltungen zur Einführung gebracht worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. März d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnete, den Konzessionären Markus Stein und Adolf Löw gehörende und in den Betrieb der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übernommene, 17,37 km lange, normalspurige Lokalbahn Potscherad-Wurzmes, welche in Station Potscherad von der Linie Pilsen-Dux abzweigt, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1693 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend: Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 1706 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 1754 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 1781 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 1797 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verauslagung der Zollgebühren für nach Rumänien bestimmte Sendungen (abgesandt am 7. d. Mts.)

No. 1810 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung des neuen Vereins-Statuts (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 1914 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend die Ernennung des Vereins-Sekretärs Martin zum General-Sekretär (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nationalitäten und das Oesterreichische Handelsministerium.

Unter den Schwierigkeiten, mit welchen das Oesterreichische Eisenbahnwesen zu kämpfen hat, ist die Sprachenfrage nicht die geringste. Sowohl die Regierung als die Bahnanstalten entsprechen jederzeit bereitwilligst nicht nur den berechtigten, sondern auch den nur aus nationaler Eitelkeit entspringenden Forderungen nach sprachlicher Gleichberechtigung. Jede in der Landessprache verlangte Auskunft wird in derselben auch ertheilt, die Zuschriften der Parteien werden in derjenigen Sprache, in welcher sie geschrieben sind, auch dann beantwortet, wenn es notorisch ist, dass dieselben der Deutschen Sprache mächtiger sind, als der fremden, in welche oft das Deutsche Konzept schlecht oder unverständlich übersetzt wurde. Die für das Publikum bestimmten Drucksorten der Eisenbahnen sind häufig in drei Sprachen verfasst, welche Texte der nationalen Eitelkeit zu Liebe gewöhnlich so zusammengestellt sind, dass der Deutsche den untersten Rang einnimmt. Die Stationsnamen werden erst in der nichtdeutschen Sprache und oft gar nicht in der Deutschen ausgerufen. Das alles genügt aber den Chauvinisten nicht; sie verlangen die nichtdeutsche Landessprache im internen Dienstverkehr der Bahn. Es kümmert sie nicht, dass dadurch der Anschlussverkehr mit den andern Provinzen und mit dem Auslande unmöglich gemacht wird, ja dass dadurch wieder die andere nichtdeutsche Nationalität derselben Provinz verletzt würde. Die eigene Sprache soll wohl gepflegt, aber nicht andern aufgenöthigt werden; sie gewinnt nicht dadurch, dass sie zur

Amtssprache erklärt wird; es kann innerhalb des Reiches nur Eine Verkehrssprache geben und diese ist in Cisleithanien naturgemäss die Deutsche, weil sie von allen Gebildeten der andern Nationalitäten verstanden wird. Weil aber die Regierung in richtiger Erkenntniss dieser Nothwendigkeit den darüber hinweggehenden Forderungen der Nationalen entgegensteht, darum wird sie, insbesondere das Handelsministerium, von ihnen als Gegner der Nation erklärt. So hat vor längerer Zeit ein Polnischer Graf und Abgeordneter in einer vor seinen Wählern gehaltenen Rede die geradezu unwahre und undenkbare Behauptung aufgestellt, dass notorische Gegner Galiziens unter den leitenden Persönlichkeiten sich befinden. Wir werden nicht ermangeln, in einem späteren Artikel die sich von selbst ergebenden Konsequenzen bezüglich des Oesterreichischen Verkehrswesens zu beleuchten.

Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln.

Das am 8. d. Mts. ausgegebene „Reichsgesetzblatt" enthält die folgende Verordnung des Justizministeriums vom 31. März 1887, wodurch die mit der Kaiserlich Deutschen Regierung über die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln ausgetauschten Erklärungen kundgemacht werden.

„Zwischen dem K. und K. Ministerium des Aeussern und der Kaiserlich Deutschen Regierung wurden übereinstimmende Erklärungen ausgetauscht, welche lauten wie folgt:

Erklärung,
betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln.

Die K. K. Oesterreichische und die Königlich Ungarische Regierung einerseits und die Kaiserlich Deutsche Regierung andererseits haben gegenseitig von den im Deutschen Reiche und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie in Geltung stehenden Gesetzen Kenntniss genommen, welche übereinstimmend bestimmen, dass, unter Voraussetzung der Verbürgung der Gegenseitigkeit, die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehre befördern, von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen, der Pfändung nicht unterworfen sind.

Mit Rücksicht darauf wird durch den Austausch der gegenwärtigen Erklärung anerkannt, dass bei der Anwendung der angeführten gesetzlichen Bestimmung in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie die Gegenseitigkeit im Deutschen Reiche und bei der Anwendung dieser Bestimmung im Deutschen Reiche die Gegenseitigkeit in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie verbürgt ist.

Der erfolgte Austausch dieser Erklärungen wird unter Bezugnahme auf die Kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886 (No. 144 R.-G.-Bl.) und die Kundmachung des Gesammtministeriums vom 8. November 1886 (No. 151 R.-G-Bl.) für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kundgemacht. Prazak."

Die Eisenbahn Munkacs-Stry.

Der kurzen Mittheilung über die am 4. d. Mts. erfolgte Eröffnung dieser dritten Bahnverbindung zwischen Ungarn und Galizien lassen wir folgende Ergänzung folgen. Die ganze Bahn ist mit einem Erfordernisse von nahezu 18 Millionen Gulden präliminirt und dürfte auch thatsächlich so viel kosten. Für den Bau dieser Verbindung wurden stets in erster Linie strategische Gründe geltend gemacht, und auch die Parlamente der beiden Reichshälften haben sich nur aus solchen Gründen bestimmen lassen, so bedeutende Summen für den Bau zu votiren. Die volkswirthschaftlichen Vortheile der Bahn müssen, wenn man von dem rein lokalen Nutzen absieht, erst abgewartet werden, ja für den Anfang ist eher eine Beeinträchtigung der bereits im Betriebe befindlichen Bahnen, welche den Verkehr zwischen Oesterreich und Ungarn bisher vermittelten, zu gewärtigen. Die Linie Stry-Beskid, welche 79,2 Kilometer lang ist, wurde Ende 1883, die Linie Munkacs-Beskid, welche eine Länge von 68,5 km besitzt, wurde erst Mitte 1884 in Angriff genommen. Ursprünglich war ein früherer Eröffnungstermin in Aussicht genommen. Der Bahnbau bot infolge des gebirgigen Terrains einige Schwierigkeiten. Die Verbindung zwischen der Oesterreichischen und Ungarischen Strecke stellt ein 1 800 m langer Tunnel (Beskid-Tunnel) her, von dessen Gesammtlänge 723 m auf Oesterreichisches Gebiet entfallen. Die Linie Stry-Beskid ist als Hauptbahn zweiten Ranges, und zwar ebenso wie Munkacs-Beskid auf Staatskosten gebaut; die erstere ist mit 7,24 Millionen Gulden, die letztere Linie mit 10,4 Millionen präliminirt. Welche Bedeutung dieser Bahn beigelegt wird, erhellt aus folgenden Toasten anlässlich des zur Eröffnungsfeier gehaltenen Banketts. Bei dessen Beginn wurde ein Telegramm des Oesterreichischen Handelsministers vorgelesen, in welchem derselbe seiner Freude über das Zustandekommen und glückliche Gelingen des grossen Werkes der Beskidbahn Ausdruck verlieh und den Wunsch aussprach, dass dieser neue Schienenweg den Ländern hüben und drüben vom Beskid gleichmässig Nutzen und Vortheil bringe.

Hierauf gab Sektionschef Wittek im Namen des Oesterreichischen Handelsministers, sowie aus seiner eigenen inneren Ueberzeugung der herzlichen Freude über die Eröffnung des neuen Schienenweges Ausdruck, welcher die „Bruderlande Ungarn und Galizien" verbindet und beiden Ländern neue Hilfsquellen zur Hebung der Volkswirthschaft und Wohlfahrt eröffnet.

Der Ungarische Kommunikationsminister v. Baross gab dem Gedanken Ausdruck, dass der neue Schienenweg nicht bestimmt sei, etwa eine Eifersucht zwischen den „Bruderländern Ungarn und Galizien" zu säen, dass er vielmehr zur Festigung der Bande beitragen möge, welche diese Völker seit Jahrhunderten mit einander verknüpfen. Dieses eiserne Band möge niemals reissen. Es solle das Palladium der besten Zukunft sowohl für Ungarn als auch für Galizien bleiben, es soll ein Zeichen der Erinnerung sein an die allbekannte Gastfreundschaft der Polen. Minister v. Baross brachte hierauf ein Hoch auf die gemeinsame Armee aus. Der Herzog von Württemberg dankte mit warmen Worten für die Anerkennung, welche der Armee zu Theil geworden, indem er bemerkte, dass Mars nicht immer als Destruktor auftrete, sondern die Kultur von einem Staate zum andern übertrage.

Der Präsident der Ungarischen Staatsbahnen, Ludwigh, zollte der Arbeit der Oesterreichischen Ingenieure die verdiente Anerkennung mit dem Wunsche, dass dieselben auf dem Piedestale, auf welchem sie stehen, auch in ferner Zukunft verbleiben, und dass das Deutsche Wissen und die Deutsche Tüchtigkeit die Fackel der Erleuchtung stets hoch tragen mögen. Oberst Gutenberg (Chef des militärischen Eisenbahnbüreaus der Oesterreichischen Regierung) wies auf die Schwierigkeiten hin, welche der Bahnbau im Gebirge zu überwinden hat, und gedachte der unsäglichen Mühe, welche mit der Herstellung eines solchen Werkes verbunden ist.

Baron Czedik sprach von den Schwierigkeiten der Betriebsführung auf der dem öffentlichen Verkehr nunmehr übergebenen Bahn; er trank auf das Wohl der Betriebsingenieure. Diesem Toast folgte ein Hoch des Generaldirektors der Ungarischen Nordostbahn, Ivanka, auf den Kaiser als König von Ungarn, welches mit Eljenrufen aufgenommen wurde. Den letzten Toast brachte Baudirektor Hofrath Bischoff in warmen Worten auf die Arbeit aus.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn: Personalien.

Der Leiter der Betriebs-Oberinspektion in Oedenburg Oberinspektor Leonárd Stiny ist aus dem Verbande der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn aus Gesundheitsrücksichten am 1. März laufenden Jahres getreten, und an seiner Statt zum Leiter der Betriebs-Oberinspektion Generalinspektor Wilhelm Ritter Gründorf von Zebegény ernannt worden.

Eisenbahnverkehr im Monat Februar d. J.

Es wurden in demselben keine Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben. Auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wurden im ganzen 3 429 540 Personen und 4 970 256 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 16 748 416 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 731 fl. Im gleichen Monate 1886 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 056 461 Personen und 4 832 318 t Güter 16 178 914 fl. oder pro Kilometer 726 fl.; daher resultirt für den Monat Februar 1887 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen von 0,7 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in den ersten zwei Monaten 1887 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 34 697 431 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 33 201 582 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 22 897 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 22 264 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten zwei Monate 1887 auf 1 515 fl. gegen 1 491 fl. im Vorjahre, das ist um 24 fl. günstiger.

Schule für die Bildung von Eisenbahnbeamten in Budapest.

Nachdem deren Errichtung und die hierfür erforderlichen Kosten bezw. deren staatlicher Beitrag vom Reichstage in den diesjährigen Budgetverhandlungen genehmigt worden sind, hat das Kommunikationsministerium in seinem amtlichen Organe „Vasuti es Közlekedési közlöny" (Eisenbahn- und Verkehrs-Anzeiger) folgende Aktenstücke veröffentlicht u. z.:

1. Die Konkursausschreibung für die Besetzung der Professuren an dieser am 1. September 1887 zu eröffnenden Eisenbahnschule u. z. für nachstehende obligate Fächer: 1. Eisenbahn-Technologie, 2. Telegraphendienst, 3. Verkehrsdienst, 4. Kommerziellen Dienst, 5. Eisenbahngeographie, 6. Geschichte des Eisenbahnwesens, 7. Eisenbahnrecht und öffentliche Verwaltung, 8. Handelsarithmetik und Eisenbahn-Buchführung, 9. Handels-Waarenkunde.

Nicht obligate Fächer: Deutsche und Französische Sprache.

Diese Konkursausschreibung enthält ein wohldurchdachtes, die einzelnen Hauptstücke dieser Fächer bezeichnendes Programm und ebenso detaillirte Bestimmungen über die Befähigung der Bewerber.

II. Das von den Ungarischen Eisenbahnverwaltungen bezüglich dieser Eisenbahnschule beim Kommunikationsministerium aufgenommene Verhandlungsprotokoll vom 21. Dezember vorigen Jahres.

III. Direktionsvorschrift für das Aufsichtskomitee dieser Eisenbahnschule.

IV. Die Ernennung der Mitglieder dieses Aufsichtskomitees (unter diesen befinden sich sämmtliche Direktoren der Ungarischen Bahnverwaltungen und mehrere ihrer Oberbeamten).

V. Den provisorischen Lehrplan für diese Eisenbahnschule. Derselbe enthält eine so ziemlich erschöpfende Angabe der Lehrgegenstände und praktischen Ziele bezüglich der vorgenannten 11 Fächer. (Den Organisations-Entwurf für die Eisenbahn-Fachschule werden wir nachfolgen lassen.)

Exequirbarkeit der Bezüge der K. K. Staatsbahnbeamten. (Präjudizialfall.)

Bezüglich dieser Exequirbarkeit wurde vom Oesterreichischen Obersten Gerichtshofe die Entscheidung dahin gefällt, dass, während bei den Beamten der Privatbahnen das unpfändbare Existenzminimum gesetzlich mit jährlichen 600 fl. bestimmt ist, dasselbe hinsichtlich der Bediensteten der Staatsbahnen mit 800 fl. bemessen ist, und ihnen überdies nur ein Theil ihres Quartiergeldes und auch nur unter gesetzlich bestimmten Voraussetzungen mit Beschlag belegt werden kann, welches letztere Benefizium die Bediensteten der Privatbahnen ebenfalls nicht geniessen. — Die Motive dieser Entscheidung beruhen darauf, dass im Gesetze vom 21. April 1882 nicht der Ausdruck Staatsbeamte gewählt ist, sondern bei Aufzählung der Beamten, denen ein Existenzminimum von 800 fl. zugesichert ist, die Kategorien derselben mit nachfolgender Bezeichnung aufgeführt erscheinen: „Die im Dienste des Hofes, des Staates, eines Landes, eines Bezirkes, einer Gemeinde, eines öffentlichen Fonds stehenden Beamten.“ Nachdem jedoch kein Zweifel sein kann, dass die bei dem Betriebe der Staatsbahnen angestellten Beamten, wenn dieselben auch in allen ihren Beziehungen den eigentlichen Staatsbeamten nicht gleichgestellt erscheinen, „im Dienste des Staates“ stehen, so kann auch die Anwendbarkeit des citirten Gesetzes auf die bei den Staatsbahnen angestellten Beamten nicht bestritten und dürfen die Bezüge derselben bis zu 800 fl. von keiner Exekution betroffen werden.

Sanktionirtes Eisenbahngesetz in Oesterreich.

Das Reichsgesetzblatt vom 8. April d. J. publizirt das sanktionirte Gesetz, betreffend die Erwerb- und Einkommen-Steuerpflicht der Staatsbahnen.

Erschwerung des Importes von Russischem Petroleum.

Im Nachhange zu der diesbezüglichen Notiz in No. 20 S. 188 dieser Zeitung wird vom „Fr.-Bl.“ mitgetheilt, dass zwar die Eröffnung der Reservoiranstalten für den Transport Russischen Petroleums der Carl-Ludwigbahn in Podwoloczyska stattfinden werde, dass aber die Regierung eine weitere Förderung dieses Importes nicht mehr in Aussicht nehmen wolle, denn es wurde der Südbahn, welche eine ähnliche Reservoiranlage in Matzleinsdorf errichtet hat, die Bewilligung zur Benutzung ausschliesslich für Russisches Petroleum nicht ertheilt und der Wunsch ausgesprochen, diese Reservoirs der allgemeinen Benutzung für Einlagerung aller Art von Petroleum einzuräumen. In gleicher Weise soll auch einer Firma, welche ein derartiges Etablissement für Russisches Petroleum in Mährisch-Ostrau errichten wollte, die behördliche Bewilligung versagt worden sein.

Eisenbahn Lemberg-Belsecz (Tomaszów).

Der Verwaltungsrath der Lemberg-Czernowitzer Bahn, Herr Ziffer, war im Auftrage des Verwaltungsrathes dieser Bahn nach Russland gereist, um bezüglich des Anschlusses der von Lemberg nach Belsecz gebauten Bahn an das Russische Eisenbahnnetz in der Station Tomaszow zu verhandeln. Es soll zwar die Russische Regierung der Anschlussfrage keinerlei prinzipielle Bedenken mehr entgegensetzen, doch sind die politischen Verhältnisse nicht danach, dass diese Verbindung sobald realisirt werde. Die von der Lemberg-Czernowitzer Bahn auszubauende Strecke von Belsecz nach Tomaszow beträgt rund 100 km und ist mit einem Baukapital von 4 Millionen Gulden herzustellen.

Konkurrenztarife bezüglich der Mühlenindustrie.

Die Deputation der in Westösterreichischen Provinzen gelegenen Müllereien hatte sich an den Handelsminister mit der Beschwerde gewendet, dass ihre Mühlenindustrie bei den derzeit bestehenden Frachtsätzen von den Ungarischen Stationen der Konkurrenz Ungarns erliegen müsse, und dass eine Hilfe dagegen nur in der Einführung des Kilometertarifes zu sehen sei (siehe auch No. 20 S. 187 dieser Zeitung). Die Petenten haben die zu Gunsten des Ungarischen Exportes sich ergebenden Differenzen in einer Tabelle ersichtlich gemacht, welcher wir folgende Details entnehmen: So ergibt sich beispielsweise für die Innsbrucker Mühle beim Verkauf ab Imst und dem Weizenbezuge aus Szarvas gegen den direkten Mehlbezug aus Szarvas nach Imst eine Mehrfracht von 19 fl. 20 kr., bei dem Versand nach Feldkirch von 47 fl. 60 kr., nach St. Margarethen von 45 fl. 50 kr. per Waggon, alles bei gleicher Kilometerstrecke. St. Pölten zahlt beim Weizenbezuge aus Szegedin für die Mehlsendung nach Bischofshofen bei gleicher Kilometerzahl 9 fl. 30 kr. per Waggon mehr als direktes Mehl Szegedin-Bischofshofen. Weit ungünstiger stellen sich die Verhältnisse von St. Pölten nach den westlichen Inlandsstationen, indem die Mehrfracht St. Pölten-Innsbruck 36 fl. 30 kr., nach Imst 44 fl. 80 kr., nach Feldkirch 51 fl. und nach St. Margarethen 40 fl. 80 kr. per Waggon gegen den direkten Bezug dieser Stationen von Szegedin beträgt. Wels zahlt für Budapest-Bischofshofen, bei nur 24 km längerer Strecke, 16 fl. 70 kr. mehr als Budapest-Bischofshofen, während sich diese Differenz zwischen Wels und Budapest nach Innsbruck auf 26 fl. 50 kr., nach Imst auf 35 fl. 80 kr., nach Feldkirch auf 30 fl., nach St. Margarethen auf 21 fl. 60 kr., alles bei nur 24 km Mehrfahrt beläuft. Salzburg leistet für Raab-Bischofshofen 13 fl. 50 kr., für Raab-Innsbruck 23 fl. 20 kr., für Raab-Imst 28 fl. 30 kr., für Raab-Feldkirch 32 fl. 20 kr. mehr als nach den betreffenden Stationen, und um nahezu das Doppelte ungünstig stellt sich die Differenz für Salzburg beim Bezuge von Theissstationen, indem Salzburg für Szegedin-Feldkirch 63 fl. 10 kr. mehr bezahlt, als Szegedin-Feldkirch direkt.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Grafen Wrbna-Freudenthal, K. K. Kämmerer und Grossgrundbesitzer in Waltersdorf, die Konzession für technische Vorarbeiten auf 6 Monate für eine Lokomotivbahn verliehen, und zwar a) normalspurig von Mährisch-Weisskirchen über Hrabuvka, Podhora, Unter-Augezd, Skok, Daskabat, Swiesedlitz, Praslawitz nach Gross-Wisternitz; b) event. schmalspurig: Weisskirchen Station, Olspitz, Bodenstadt, Poschkau, Glashütte bis zum Lieselberger Jägerhause, von da bis zur Waltersdorfer Mühle mit einer Abzweigung zu den Schieferbrüchen, dann weiter über Geppertsau nach Stadt Liebau und in entgegengesetzter Richtung von jenem Jägerhause über Prussinowitz und Gross-Augezd mit dem Anschlusse bei der Mitter-Mühle an der Hauptstrecke Wisternitz-Weisskirchen. Dem Vernehmen nach wird die Sitzung des Eisenbahn-Exekutivkomitees demnächst in Weisskirchen zur Einleitung weiterer Beschlüsse zusammentreten.

Tauernbahn.

Die Salzburger Handelskammer beschloss neuerdings bei der Regierung um rasche Herstellung der Bahnverbindung von Salzburg nach Triest über den Tauern zu petitioniren. Dem Handelsminister wird für seine Zusicherung, der Verbesserung der Eisenbahnverbindungen nach Triest seine vollste Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen, einhellig der Dank votirt und weiter beschlossen, den betreffenden Reichsrathsabgeordneten für ihre warme Befürwortung der Tauernbahn schriftlich den Dank auszusprechen.

16. ordentliche Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft am 2. April d. J.

Dem dieser Versammlung vorgelesenen Geschäftsbericht ist zu entnehmen, dass infolge der allgemeinen Geschäftsstockung nur in den allerdringendsten Fällen Bestellungen gemacht wurden. Die Gesellschaft war daher genöthigt, um den Betrieb nur einigermassen im Gange zu erhalten, in den letzten Theilen des Jahres 4 Eilzugsmaschinen sammt Tender nach einer bewährten Type, welche jetzt vorräthig sind, zu bauen. Die Gesammtproduktion der im abgelaufenen Jahre angefertigten und abgelieferten 19 Lokomotiven und 6 Tender nebst verschiedenen anderen Maschinenbestandtheilen betrug 537 226 fl. Für das Jahr 1887 sind bis heute nur 6 Lokomotiven in Bestellung, welche der Vollendung in kurzer Zeit entgegengehen. Der Reingewinn pro 1886 beträgt 63 736 fl., von welchen nach 5 pCt. Dotirung des Reservefonds 60 549 fl. verbleiben. Mit Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus 1885 stehen 97 236 fl. zur Verfügung, wovon nach dem Antrage des Verwaltungsrathes 10 fl. für jede Aktie mit 81 000 fl. als 5 pCt. Dividende vertheilt und die restirenden 16 236 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Der Präsident fügt dem Berichte hinzu, dass in der Zwischenzeit Bestellungen auf 4 Eilzugsmaschinen, genau nach der Type wie die in Vorrath gearbeiteten, erfolgt sind, daher die vorräthigen Maschinen als verkauft betrachtet und vier neue in Angriff genommen werden können. Es sei auch auf einige Bestellungen im Laufe des Jahres zu hoffen. Ein Merkmal der Zeit sei es, dass die Eisenbahnen erst im letzten Momente und nur im allerdringendsten Falle bestellen, aber keine Vorausbestellungen machen wollen. Der Antrag des Verwaltungsrathes in betreff der Verwendung des Reingewinnes

wurde nach vorhergegangener Absolutoriumsertheilung ohne Debatte einstimmig angenommen.

Ueber Akkumulatoren.

Ueber dieses Thema hielt im Oesterreichischen Eisenbahnklub Dr. v. Waltenhofen, Professor an der Wiener technischen Hochschule, einen lehrreichen Vortrag. Er erinnerte zuvörderst daran, dass die Akkumulatoren anfänglich mit überschwenglichen Hoffnungen begrüsst, später aber abfällig beurtheilt wurden; die Ursache davon sei in der fehlerkaften Konstruktion sowie darin gelegen gewesen, dass keine ziffermässigen Belege über deren Werth zu erzielen waren. Der Vortragende definirt die Akkumulatoren als Apparate, welchen allerdings Elektrizität zugeführt wird, ohne dass jedoch diese Elektrizität darin aufgesammelt wurde, sondern diese wird dazu verwendet, einen chemischen Prozess in dem Apparate hervorzubringen, welcher sich später rückgängig machen lässt. Die Apparate, die wir Akkumulatoren nennen, gehören zwar zu den hydroelektrischen Elementen, unterscheiden sich aber dadurch, dass bei ihnen nicht wie z. B. bei den Bunsen'schen die Ladungsflüssigkeit aufgebraucht und daher unbrauchbar wird, sondern dass sie nicht erneuert zu werden braucht, da der chemische Prozess in den Akkumulatoren ein derartiger ist, dass er sich rückgängig machen lässt und abermals erregt werden kann, um von neuem Elektrizität zu gewinnen. Nach Erörterung einiger theoretischer Fragen, insbesondere über deren Leistungsfähigkeit, gelangt der Vortragende zur Konklusion, dass die Akkumulatoren derzeit in ein Stadium getreten sind, dass sie sich zu Apparaten entwickelt haben, mit denen man sicher rechnen kann.

Am Schlusse des Vortrages interpellirte Ingenieur Krämer, Vorstandstellvertreter der Telegraphenabtheilung der K. K. Staatsbahnen, den Vortragenden dahin, ob bei den im Eisenbahnbetriebe zur Traktion und zur Beleuchtung verwendeten Akkumulatoren infolge deren kontinuirlicher Erschütterung ein Verlust an Kraft eintritt, was Professor Dr. v. Waltenhofen in negativem Sinne beantwortete.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die stille Woche brachte keine Beruhigung der Gemüther; eine Hebung der Kourse ist ihr nicht gefolgt; man glaubt nicht daran, dass die politische Situation eine geklärte sei und dass nichts zu besorgen wäre; zwar gab es ausser dem wieder in Abrede gestellten neuerlichen Attentate gegen den Czar keine Weltbegebenheit schlimmer Art zu verzeichnen, doch verstimmten lokale Ursachen die Börse. Der niedrige Begebungskours der Oesterreichischen und Ungarischen Rüstungsanleihen, die nationalen Hetzen der Czechen gegen die Ungarischen Produkte, das Verbot des privaten Börsenverkehrs seitens der Wiener Polizei drückten die Kourse. Unsere hervorragendsten Transportgesellschaften, wie die Oesterreichische Staatsbahn (235.30) und Südbahn (83) werden den Aktionären kaum eine Dividende bieten können; auf letzterer lastet insbesondere das hohe Goldagio, dessen Steigen um nur ein Prozent für sie einen Verlust von mehr als 300 000 fl. bedeutet, ohne das Agio würde sie eine stattliche Dividende zahlen können. Dagegen erfreute sich Carl-Ludwigbahn (208) einer lebhaften Nachfrage, weil sich aus ihren Kartellabrechnungen mit den Anschlussbahnen ein überraschend günstiges Resultat ergeben soll. Auch Lemberg-Czernowitzer (225.75) war trotz der unverrichteten Abreise der zur Berathung des Handelsvertrages wieder hierhergekommenen Rumänischen Delegirten sehr belebt, weil sie eine Dividende von 13 fl. 50 kr. zu bieten in der Lage ist.

Jacob Stocker †.

Durch den am 25. März d. J. in Luzern erfolgten Tod des ersten Maschinenmeisters der Gotthardbahn, Jacob Stocker, ist der Eisenbahn-Fachwelt ein durch seine vielseitige Begabung, durch bedeutsame praktische und wissenschaftliche Leistungen, durch unermüdliches Streben und liebenswürdige Bescheidenheit in gleicher Weise geschätztes Mitglied vorzeitig im besten Mannesalter von 44 Jahren entrissen worden. Sein Vater war Schmied und Mechaniker, und so wurde er bereits in seiner Kindheit auf die Technik hingewiesen. Nach mehrjährigem Besuche der Realschule in Luzern trat er in die mechanisch-technische Schule des Eidgenössischen Polytechnikums und war demnächst in mehreren Maschinenbauanstalten mit bewährtem Erfolge thätig. Als es sich darum handelte, zum ersten Male die Stelle eines Betriebs-Maschinenmeisters der Gotthardbahn zu besetzen, wurde dieselbe auf Veranlassung des damaligen Oberingenieurs derselben Gerwig dem vielversprechenden, erst dreissigjährigen Stocker im Jahre 1874 endgültig übertragen. Mit grosser Hingebung war derselbe bemüht, den in dieser Stellung an ihn herantretenden Aufgaben, welche vielfach ein Abweichen von dem Hergebrachten und ein scharfes Verständniss für die Eigenartigkeit des Betriebes der Gotthardbahn bedingten, im umfassendsten Sinne gerecht zu werden. Zahlreiche Erfindungen und Verbesserungen, für welche ihm vielseitige Anerkennung zu Theil wurde, legen ein rühmliches Zeugniss von diesem rastlosen Thätigkeitsdrange ab. Ganz besondere Aufmerksamkeit widmete er u. a. der Adhäsion der Lokomotiven und den Mitteln zur Vermehrung derselben, der Bremsenfrage, namentlich der durchgehenden Bremse für Gebirgsbahnen, sowie überhaupt den konstruktiven Einzelheiten des Lokomotivbaues. Ausserdem entfaltete er eine rege litterarische Thätigkeit, und seine in den Fachblättern veröffentlichten Arbeiten erfreuten sich wegen ihrer Klarheit, Sachlichkeit und Gedankenfülle einer ganz besonderen Werthschätzung. K—e.

Amerikanische Korrespondenz.

Grossartige Fusionen.

Ueber eine im Werke befindliche, selbst in den Vereinigten Staaten als ungewöhnlich bedeutend angesehene Vereinigung von Bahnen und die darauf bezüglichen Börsenoperationen schreibt die „Railr. Gazette" in der Ausgabe vom 11. März d. J.:

„Das Geschick der Richmond & West Point Terminal Railway & Warehouse Comp. scheint von Anfang an gewesen zu sein, eine Aufsehen erregende Rolle in der finanziellen und Eisenbahnwelt zu spielen und die vergangene Woche ist besonders bemerkenswerth durch eine der theatralischen Ueberraschungen, an welche das Publikum bei ihr gewöhnt worden ist. Nach halboffiziellen Mittheilungen ist das kontrollirende Interesse an der Baltimore & Ohio Eisenbahn kaufweise an die Richmond & Terminal Gesellschaft übergegangen. Dies Ereigniss ist, wenn es sich bestätigt, von der grössten Bedeutung und wird der letzteren Gesellschaft in der Eisenbahnwelt eine Stellung geben, welche es von Interesse macht, die Laufbahn dieser in ihrer Art einzigen Gesellschaft in Erinnerung zu bringen.

Die Richmond & W. P. T. R. & Warehouse Gesellschaft, in der Hauptsache eine Kapitalanlage- (Investment) Gesellschaft, wurde vom Staat Virginia am 8. März 1880 im Interesse der Richmond & Danville Eisenbahngesellschaft einverleibt, um erstere zu befähigen, Eisenbahn- und anderes Eigenthum, welches letztere nach ihrer Konzession nicht direkt kontroliren konnte, zu erwerben. Die „Terminal" Gesellschaft hat beinahe unbeschränkte Berechtigung bezüglich des Erwerbs von Eisenbahnbesitzungen durch Kauf oder anderswie, sie darf ihr Aktienkapital unbegrenzt erhöhen, sich mit anderen Gesellschaften vereinigen, auch wenn nöthig ihren Namen ändern.

Die Richmond & Danville Eisenbahngesellschaft übernahm zuerst den grössten Theil des Aktienkapitals der „Terminal" Gesellschaft, welches im Oktober 1881 auf den bescheidenen Betrag von 3 000 000 D. festgesetzt wurde.

Diese Gesellschaft erlangte sodann sehr schnell die Kontrole über verschiedene Eisenbahnen des Südens durch Ankauf von Aktien oder untergeordneten Obligationen, bis zu einer Länge von 729 Miles im November 1881, wodurch sodann die Aufmerksamkeit der Newyorker Aktienbörse auf die „Terminal" Aktien wachgerufen wurde.

Zu dieser Zeit begann nun eine Reihe von aussergewöhnlichen Bewegungen in den Preisnotirungen der Aktien, von 122 pCt. im November 1881 bis zum höchsten Stand von 263 pCt. im Februar 1882, also mit Aufschwung von 140 pCt. in nur 5 Monaten.

Eine Reihenfolge von „Privileges" zum Ankauf von Werthpapieren wurde während dieses Zeitraumes den Aktionären der Terminalgesellschaft derartig angeboten, dass jedes dieser Privilegien sofort gegen einen hohen Nutzen verkäuflich war und das phänomenale und ununterbrochene Aufsteigen des Kourses der Hauptaktien schien eine Fundgrube des Reichthums den glücklichen Besitzern zu eröffnen. Aber nach Erreichung jenes Höhepunktes im Februar 1882 fand ein Preisfall, noch jäher als der Aufwärtsgang, statt, so dass schon im nächsten Monat die Aktien zu 100 pCt. verkauft und den Spekulanten, wie auch den ruhigen Aktieninhabern, schwere Verluste bereitet wurden.

Die Terminalgesellschaft setzte indessen ihre Thätigkeit in Anknüpfung neuer Verbindungen fort und ihr Kapital wurde im Mai 1882 schon auf 15 000 000 D. erhöht. Die Richmond & Danville Leute behielten immer noch das Eigenthum der Majorität und kein besonderes Ereigniss trat in einer der beiden Gesellschaften hervor bis April 1886, wo eine neue Grundlage zwischen ihnen hergestellt wurde, welche in der Umkehrung der Kontrole gipfelte, oder wie Wall Street (die Börse) es ausdrückte: „der Schwanz packte den Hund" („the tail wagged the dog"). Schon vor dem April 1886 hatte die Richmond & Danville Eisenbahngesellschaft sich gesetzliche Ermächtigung verschafft zur unmittelbaren Erwerbung verschiedenen Eigenthums, welches sie zu haben wünschte und sie hatte daher nicht weiter nöthig, das was durch die Maschinerie der „Terminal" wie oben gedacht in ihren Besitz gelangt war, zurückzuhalten. Ihr Besitz an „Terminal"-Aktien wurde daher nach und nach verkauft,

und die Aktionäre der „Terminal" erwachten plötzlich mit der Entdeckung, dass das ihnen verbliebene Eigenthum wenig oder nichts werth war. Die Aufregung hierüber war gewaltig und es entstanden Prozesse gegen die Richmond & Danville Gesellschaft, um diese zur Entschädigung zu bewegen. Während aber die langsame Maschine des Gesetzes in Bewegung gesetzt wurde, fanden die stärksten Kapitalisten der „Terminal" einen schnelleren Weg, um die anscheinende Scheidung der beiden verbundenen Gesellschaften wieder aufzuheben. Durch Verhandlung mit der Majorität von Aktionären der Richmond & Danville Eisenbahngesellschaft wurde ein Kaufgeschäft zu Stande gebracht, aber zu einem auf 230 D. festgesetzten Preise für die Aktie, welche etwa 12 Monate früher zu 50 D. zu haben gewesen war. Um Zahlung leisten zu können, waren neue Emissionen nöthig und die „Terminal" gab daher 5 000 000 D. neue Prioritäts- und 9 000 000 D. neue gewöhnliche Aktien aus — freilich eine schwere Bürde der Kapitalisirung, die aber unwiderruflich die Kontrole über die Richmond & Danville der Terminal sicherte, welche ohne solche jeden Vorwand weiteren Bestehens entbehrt haben würde.

Nach einer Ruhepause bis Januar d. J. trat eine neue Ueberraschung hervor durch Uebernahme der Kontrole über die East Tennessee, Virginia & Georgia Eisenbahngesellschaft, deren Majorität in den Händen der Besitzer von 11 000 000 D. Prioritätsaktien lag. Die „Terminal" hatte keine Schwierigkeit, diese Aktien, deren Kourswerth 75 pCt. war, zum Preise von 100 pCt. zu erwerben! Bei dieser Gelegenheit wurde auch der noch ausstehende Rest der Aktien der Richmond & Danville Eisenbahn, 2 500 000 D., erworben, indem man 4 Terminalaktien für je eine der ersteren gewährte.

Neue Papiere mussten also emittirt werden, diesmal 16 000 000 D. Aktien und 8 500 000 D. Collateral trust bonds, wodurch das Gesammtkapital der „Terminal" auf 40 000 000 D. Aktien, 5 000 000 D. Vorzugsaktien und 8 500 000 D. Collateral trust bonds anwuchs. Die Deckung hierfür lag in dem Besitz bezw. der Kontrole der vorgenannten und der Memphis & Charleston Eisenbahn.

Die auf diese Weise von der „Terminal" zusammengebrachte Meilenzahl beträgt **4 040** und sie ist unzweifelhaft als ein wichtiges Zufuhrmittel (feeder) für das Interesse einer Trunkbahn zu erachten. Jetzt soll das Baltimore & Ohio Netz von 1 700 Meilen hinzugefügt und so die Verwaltung von etwa **6 000** Meilen (= beinahe **10 000** km) in der Hand einer Direktion vereinigt werden, welche gleichzeitig in innige Verbindung gebracht wird mit den Verwaltungen der Philadelphia & Reading und der Jersey Central Eisenbahn mit ihrem Netz von zusammen etwa 1 600 Meilen. Diese gewaltige Gesammtmasse von **7 500** Meilen (= ca. **12 000** km) würde reichen von Newyork bis Mobile am Mexikanischen Meerbusen, bis Memphis am Missisippi und nach Chicago und dürfte wohl zu bezeichnen sein als eine gewichtige Macht in ihren Beziehungen sowohl zum Transportwesen, wie zur Finanzwelt.

Unzweifelhaft werden weitgehende Ausgaben neuer Papiere der „Terminal" in einer oder anderer Form nöthig werden, um die Mittel zur Bestreitung der riesigen Verpflichtungen derselben herbeizuschaffen; wir möchten jedoch in bezug hierauf dem Publikum empfehlen vorsichtig und eingedenk zu sein des alten Mottos des caveat emptor."

Mexikanische Centralbahn.

Der Präsident dieser Bahn, Palmer, soll, wie erzählt wird, an der Spitze einer jetzt im Gange befindlichen Unternehmung stehen zur Vereinigung der schmalspurigen Bahnen im Südwesten der Union und in Mexiko in ein grosses Netz. Die hierbei betheiligten Bahnen sind: die Mexican National, die Southern Pacific Coast Schmalspurbahn, die Denver & Rio Grande und die Texas, Santa Fe & Northern Bahn. Letztere soll südwärts bis El Paso ausgedehnt werden, um dort mit der Mexican National Bahn zusammenzutreffen und diese dadurch zugleich mit der Denver & Rio Grande Eisenbahn zu verbinden, welche ihrerseits eine Zweiglinie nach der Southern Coast Pacific Schmalspurbahn bauen würde. Präsident Palmer hat sich nach London begeben, um für diese Zwecke Geldmittel zu erlangen.

Canadische Pacificbahn.

Die Englische Regierung hat beschlossen, der von der Canadischen Pacific Eisenbahn zu eröffnenden neuen Dampferlinie zwischen Vancouver, B. C., und Hongkong u. s. w. eine jährliche Beihilfe von 50 000 D. zu gewähren (vgl. uns. Mittheil. in No. 89 S. 946 Jahrg. 1886).

Brückenbauten.

Zu den gegenwärtig vom Kongress genehmigten, durch Gesellschaften etc. über schiffbare Gewässer auszuführenden Brücken gehören u. a. die folgenden: über den Missisippi nahe bei St. Louis (von der St. Louis Merchants Bridge & Co. zu bauen); über den St. Louisfluss zwischen Minnesota und Wisconsin (von der St. Paul & Deluth Eisenbahn zu bauen); über den Trade Waterfluss (von der Ohio Valley Eisenbahngesellschaft zu bauen); über den Missisippi (zu bauen von der East Dubuque Bridge & Co.); über den Potomac zu Washington, D. C.; über den Missouri zwischen Cansas City und Cibley, Mo.; über den Cumberlandfluss bei Davidson, Tenn.; über den East River zwischen Newyork und Long Island; über den grossen Kanawhafluss unterhalb der Fälle; über den Missouri zwischen Omaha und Council Bluffs; über den Missisippi in der Nähe von Winona, Minn.; über den Missouri bei Pierre, Dak.; über den Tenessee bei Guntersville, Ala.; endlich über den Missisippi bei Keokuk. („Railr. Gaz.")

Arbeiten am Panamakanal.

Ueber den Fortgang der Bauten an diesem grossartigen Werk bringt die „Alta California" folgende interessante Mittheilung:

„Die Arbeiten gehen nur langsam vorwärts. Die Verzögerung liegt an dem Mangel an Arbeitern und geeigneten Unternehmern. Es sind 20—25 000 Mann beschäftigt und man hat neuerlich Agenten nach China geschickt, um eine grössere Anzahl anzuwerben. Die erste Baggermaschine befindet sich 16 Meilen landeinwärts von Aspinwall am Atlantischen Meer, der Kanal muss aber zweimal so breit gemacht werden, als er jetzt ist. Die Erdarbeiten haben auf der ganzen Länge von Ocean zu Ocean begonnen und überall sind, in gewissen Zwischenräumen, Leute in Thätigkeit.

Der schwerste und einzige Einschnitt von Bedeutung ist zu Culebra, welcher ungefähr eine Länge von 11 Meilen hat und nach Vollendung 367′ unter der Oberfläche liegen wird. Dieser Einschnitt beginnt 9½ Meilen von Panama ab und ist ungefähr zu ¼ vollendet. Maschinen, die Millionen von Dollars kosten, sind überall umher zerstreut und es kann kein Gebrauch für sie gefunden werden, so dass sie einrosten. Alle grossen und vortheilhaften Verträge sind an Franzosen vergeben, eine langsam vorwärts kommende Art Menschen, die nicht jene Energie besitzen, welche charakteristisch ist bei den Amerikanern. Sie nehmen die Sache philosophisch und überlassen die Beaufsichtigung der Arbeiten Untergebenen. Diese haben wiederum die Anweisung, sich nicht zu überarbeiten.

In dem Arbeitsheer ist beinahe jede Nationalität vertreten und eigenthümlicherweise stehen sich die Franzosen dabei am schlechtesten von allen. Nicht in Bezug auf Bezahlung, denn diese ist bei allen die gleiche; aber das Klima sagt ihnen nicht zu und wenige bleiben länger als 6 Wochen nach Ankunft am Leben. Gleichwohl kommen immer wieder neue Schaaren an, jeder Dampfer bringt eine Anzahl. Die Panama Eisenbahngesellschaft ist die einzige Eisenbahn der Welt, welche Spezial-Begräbnisszüge fährt. Dieselben gehen zweimal täglich von Aspinwall nach dem Begräbnissplatz bei Monkey Hill, eine Entfernung von 2 Meilen, und in der Regenzeit werden oft 10 solcher Züge an einem Tage abgelassen. Sobald die Regenzeit im April beginnt, stellen sich alle bekannten Fieber ein und die Arbeiter fallen wie Soldaten vor Gatlingkanonen. Die Ostindier, Südafrikaner und Chinesen halten sich am besten bei der Arbeit und ertragen das Klima am leichtesten und von ihnen gehen nur wenige zu Grunde."

Litteratur.

Wahrnehmungen bei der Entwickelung der Transportmittel. Von Karl Barthold. Berlin 1886. Verlag von Leonhard Simion.

Der Herr Verfasser knüpft mit seinen der eigenen Ausdrucksweise nach die Theorie, Geschichte und Politik der Transportmittel betreffenden Wahrnehmungen an die Darlegungen in Band III Kapitel 10 und 11 des Systems der Volkswirthschaft von Wilhelm Roscher an. Der wesentliche Inhalt des Buches umfasst Erörterungen über die Ursachen und Folgen der Arbeitsgliederung, über intensives und extensives Transportwesen, über die Transportmittel als Kulturgradmesser, über die wirthschaftlichen Folgen der Eisenbahnen, über das Wesen der Staats- oder Privatunternehmung im allgemeinen und hinsichtlich der Post und Eisenbahnen im besonderen und über das Tarifwesen.

Es ist zweifellos, dass der aufmerksame Leser durch das Buch zum Nachdenken über manche Einzelheiten der behandelten Gegenstände angeregt wird; trotzdem können wir nicht verhehlen, dass wir dasselbe mit einem gewissen Gefühle des Unbehagens bei Seite gelegt haben. Wir haben uns gefragt, was der Herr Verfasser bezweckt, für welche massgebenden Ansichten derselbe denn eigentlich eintritt, haben aber hinsichtlich vieler der erörterten Punkte eine sichere Antwort nicht gefunden. Das Bestehende wird zum grossen Theil verneint, Positives aber in verhältnissmässig nur geringem Umfange geboten. Auf die Dauer jedoch ermüdet und verstimmt eine solche Methode des Zerstörens, und zwar um so mehr, als

die Richtigkeit derselben recht häufig bestritten werden kann. Viele Behauptungen des Herrn Verfassers müssen wir ohne weiteres als falsch bezeichnen, bei anderen lässt er unseres Erachtens der Entstehungsgeschichte der Verhältnisse und den die Aufrechterhaltung der letzteren erklärenden Nebenbedingungen nicht die genügende Gerechtigkeit zu Theil werden. Mit einer, in der wiederholt ausgesprochenen Allgemeinheit doch wohl unverdienten Schärfe werden auf die Eisenbahnverwaltungen harte Anklagen, wie rücksichtsloses Streben nach Machtfülle, ungerechtfertigte Ausbeutung der Umstände, Willkürwirthschaft u. dgl., geschleudert, so dass der mit den Verhältnissen nicht näher Vertraute sich erstaunt fragen muss, wie es möglich ist, dass in sonst wohlgeordneten Staaten eine solche, anscheinend vorhandene Häufung von mangelhaften Einrichtungen — um nicht gar zu sagen, von Schwindel — sich ungestraft erhalten kann.

Nach dem Inhalte der ersten Abschnitte des Buches könnte man daher wohl versucht sein zu glauben, dass der Verfasser geneigt sein möchte, sich für das Staatsbahnwesen auszusprechen, welches grundsätzlich die Interessen der Allgemeinheit zu wahren bestrebt ist und somit über jene Verdächtigungen erhaben sein dürfte. Aber auch dem Staate, bei welchem angeblich „immer andere als wirthschaftliche Erwägungen den Ausschlag geben", wird das wünschenswerthe Vertrauen in dieser Hinsicht nicht entgegengebracht. Anscheinend schwebt dem Herrn Verfasser das bekannte Verhältniss der grossen Französischen Eisenbahngesellschaften zu der Staatsgewalt als mustergültig vor. Inwieweit dasselbe Lob verdient, darüber sind die Ansichten jedoch sehr verschieden; und immerhin ist es auffällig, dass fast überall, wo das Privatbahnwesen zu einem gewissen Grade der Entwickelung gediehen ist, die Bestrebungen auf Verstaatlichung desselben mehr oder minder deutlich wahrnehmbar zu Tage treten. Allerdings können bei den vom Staate verwalteten Bahnen nicht stets und allein die wirthschaftlichen Fragen, in deren einseitiger Betonung der Herr Verfasser das eigentliche Wesen der Dinge entschieden verkennt, den Ausschlag geben, und das gerade ist der hauptsächlichste Vorzug des Staatsbahnwesens. Bei dem Festhalten an der Forderung, dass der Leistung auf der einen Seite stets auch eine entsprechende Gegenleistung auf der anderen Seite gegenüberstehen müsse — do ut des —, würden viele Gegenden, welche sich heute der Annehmlichkeit einer Bahn erfreuen, wohl schwerlich bereits in den Bereich der modernen Kulturbestrebungen hineingezogen und auf indirektem Wege für dieselben nutzbar gemacht worden sein. Diese indirekten Einwirkungen der Staatsbahn, welche sich ziffermässig allerdings kaum jemals nachweisen lassen, welche jedoch von dem aufmerksamen Beobachter in reicher Fülle wahrgenommen werden, lässt der Herr Verfasser überhaupt unerörtert. Wirthschaftlich ungedeckte Bahnen erscheinen ihm als ungesund und verwerflich, da dieselben auf Kosten anderer Linien miterhalten werden müssen und somit die Nutzniesser der letzteren schädigen. Diese Auffassung ist gewiss ungeheuer praktisch — glücklicherweise aber wird dieselbe nicht allseitig getheilt.

Wir müssen es uns versagen, an dieser Stelle auf mannigfache Unklarheiten und anscheinende Widersprüche, welchen wir neben manchem Belehrenden in dem in Rede stehenden Buche begegnet sind, einzugehen. Als ganz besonders auffällig heben wir jedoch aus den Schlussbemerkungen folgendes hervor: „Im Leben, im Schaffen und Wirken gibt es keine Ausnahmen. Was für den Einen besser ist, ist es auch für den Anderen u. s. w." Wir haben bisher geglaubt, dass das, was für den Einen gut ist, für den Anderen nicht immer gut sein müsse, bisweilen sogar recht schädlich sein könne; wir haben ferner bisher auch Ausnahmen im Leben, Schaffen und Wirken gelten lassen: sollte dieser Glaube wirklich falsch sein, oder liegt in den Worten des Herrn Verfassers ein Sinn, der uns verborgen geblieben ist? —

Theorie des Trassirens von Wilhelm Launhardt, Geheimer Regierungsrath, Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover. Heft 1. Die kommerzielle Trassirung. Zweite Auflage. Mit 19 Holzschnitten. Hannover, Schmorl & von Seefeld, 1887.

Der insbesondere durch seine mathematische Behandlung volkswirthschaftlicher Fragen rühmlichst bekannte Herr Verfasser hat mit dem vorliegenden Hefte den ersten Theil eines Werkes der Oeffentlichkeit überantwortet, von welchem der zweite die technische Trassirung der Eisenbahnen und der dritte die technische Trassirung der Strassen behandeln soll. Die kommerzielle Trassirung war bereits im Jahre 1872 in erster Auflage als Sonderabdruck einer in der Zeitschrift des Hannoverschen Architekten- und Ingenieurvereins erschienenen Abhandlung herausgegeben, deren Inhalt in der jetzigen zweiten Auflage nach Massgabe der inzwischen fortgesetzten bezüglichen Studien des Verfassers erheblich erweitert ist.

Unter der „Theorie des Trassirens" versteht derselbe die Herleitung der Gesetze und Regeln für die Feststellung der Trasse, wobei der Zustand der Fahrbahn, des Fuhrwerks und der bewegenden Kraft als gegeben betrachtet und die Abhängigkeit der Transportkosten von der Gestaltung der Trasse ermittelt wird. Für die zweckmässigste Festlegung derselben sind die Verkehrsverhältnisse und die Bodenbeschaffenheit von Einfluss. Um die Abhängigkeit der Trasse von diesen beiden Grundbedingungen klar zu erkennen, wird die Bodenbeschaffenheit zunächst ausser Acht gelassen und ein völlig horizontaler und gleichartiger Baugrund angenommen. Die unter dieser Voraussetzung festgestellte zweckmässigste Trasse wird als die „kommerzielle" bezeichnet und unter Berücksichtigung der durch die Bodenverhältnisse gebotenen Abweichungen aus derselben die „technische" Trasse abgeleitet.

In wohl überlegter, logischer Reihenfolge gliedert der Herr Verfasser den Gegenstand seiner Untersuchung in einzelne Abschnitte, deren Inhalt durch die stets herangezogene mathematische Begründung keineswegs nüchtern erscheint, sondern eine vermehrte Anziehungskraft ausübt. Es hat etwas ungemein Beruhigendes, durch die verständnissvolle Anwendung der entwickelten Formeln aus dem Gebiete des Nebelhaften, welches sich nach dem bekannten Satze: „Wo Begriffe fehlen, da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein" gerade bei volkswirthschaftlichen Auseinandersetzungen nur allzu häufig breit macht, zu klaren, nachweisbaren Ergebnissen zu gelangen. Das Studium des überaus lehrreichen Buches ist auf das Wärmste zu empfehlen, und mit lebhaftem Interesse sehen wir der Veröffentlichung der in Aussicht gestellten weiteren Theile entgegen.

Das Licht im Dienste wissenschaftlicher Forschung von Siegmund Theodor Stein, Doktor der Philosophie und Medizin, Königlich Württembergischer Hofrath. Mit über 800 Textabbildungen und 9 Tafeln. Zweite gänzlich umgearbeitete und vermehrte Auflage. Fünftes Heft: Die Photogrammetrie (bearbeitet von Dr. F. Stolze), Militärphotographie und optische Projektionskunst. Mit 170 Textabbildungen. Halle a/S. Druck und Verlag von Wilhelm Knapp, 1887.

Die vorliegende Schrift umfasst das sechste und siebente Kapitel des oben bezeichneten Sammelwerkes, dessen Hefte einzeln käuflich sind. — Ueber die hohe Bedeutung der sogenannten Photogrammetrie, vermittelst welcher auf Grund der Lehrsätze der Centralprojektion aus photographischen Aufnahmen geometrische Abbildungen dargestellt werden, bestehen in den Fachkreisen zur Zeit keine Zweifel mehr, und mit besonderer Befriedigung können wir hervorheben, dass auf diesem Gebiete der Wissenschaft ein Deutscher, der jetzige Königlich Preussische Regierungs- und Baurath Dr. A. Meydenbauer mit seltener Hingebung und Opferfreudigkeit, welche allerdings nach langjährigen Bemühungen auch von dem wohlverdienten Erfolge gekrönt worden ist, eine bahnbrechende Thätigkeit ausgeübt hat. Nicht minder bekannt ist die Wichtigkeit der Photographie für das Militärwesen, welche insbesondere in Verbindung mit der trigonometrischen Vermessungskunst zur Anfertigung, zum Verkleinern und zum Vergrössern von Landkarten, ferner zur Abbildung von Kriegsmaschinen, Equipirungsgegenständen und Schusswirkungen, sowie im Kriege zur schnellen Aufnahme von Festungswerken, Verschanzungen, feindlichen Stellungen und dergleichen, u. a. auch mit Hilfe von Ballons, verwerthet wird. Das sechste Kapitel des genannten Heftes beschäftigt sich mit diesen beiden Gegenständen. In dem siebenten Kapitel desselben wird die optische Projektionskunst ausführlich in folgenden Abschnitten erörtert: 1. Allgemeines; 2. die üblichen Projektionsapparate; 3. Nebenapparate; 4. die Verwendung des Projektionsapparates zu Unterrichtszwecken; 5. die Projektionskunst im Theaterwesen und 6. einiges über die Anfertigung von Projektionsbildern. K—e.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Konkurrirendes Verschulden des Verunglückten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Kann mehr nicht als konkurrirendes Verschulden des Verunglückten angenommen werden, so fehlt es an einem zureichenden Grunde, den erhobenen Anspruch auszuschliessen; denn das Gesetz macht den Anspruch allein davon abhängig, dass der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden einer Aufsichtsperson in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen herbeigeführt worden ist. Diese Herbeiführung steht in vorliegender Sache fest; das konkurrirende Verschulden des Verunglückten hat den Zusammenhang zwischen dem schuldvollen Verhalten des Aufsehers und dem eingetretenen Erfolge nicht unterbrochen und das Gesetz gibt keinenfalls Raum für die Annahme, dass allen Fällen konkurrirenden Schuldversehens des Verunglückten der Anspruch auf Schadenersatz versagt sein solle. Ob im Sinne des Gesetzes bei Konkurrenz eines groben Verschuldens des

Verunglückten mit einem unbedeutenden, oder doch kausalen Versehen des Aufsehers die wirkliche Ursache des Unfalls allein in dem Verschulden des Getödteten oder Verletzten gefunden werden darf, steht hier nicht in Frage, keinenfalls gestattet das Gesetz die Annahme, dass schon jedes konkurrirende Verschulden des Verunglückten den an sich aus § 2 gegebenen Anspruch ausschliesst.“ (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 11. Februar 1887; Rep. 262/86; Jur. Wochenschr. 1887 S. 99.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Hannoverscher Kohlenverkehr. Der in dem Ausnahmetarife vom 10. März 1887 für die Beförderung von Steinkohlen etc. enthaltene Frachtsatz für den Verkehr von Station Eving D. G. E. nach Göttingen wird mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. von 0,64 *M.* auf 0,65 *M.* für 100 kg berichtigt.

Köln, den 11. April 1887. (750)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Lübeck-Hamburger Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab kommen die Extra-Schnellzüge

Abfahrt von Lübeck 8.20
Abfahrt von Hamburg 3.00

wieder zur Abfertigung.

Lübeck, den 9. April 1887. (751)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Fahrten des Dampfschiffes „Kong Olaf“ zwischen Frederikshavn und Christiansand werden vom 3. April d. J. ab auf 3 Fahrten wöchentlich erweitert.

Die Abfahrten erfolgen:

von Frederikshavn

am Montag, Donnerstag und Sonnabend Nachmittag 1 Uhr nach Ankunft des Zuges 37 der Dänischen Staatsbahn (Abfahrt von Alton 10³⁵ Abends vorher);

von Christiansand

am Sonntag, Dienstag und Freitag Abends 12 Uhr, zum Anschluss an den am folgenden Tage 4,35 Nachmittags von Frederikshavn abgehenden Zug No. 56 der Dänischen Staatsbahn (Ankunft in Altona 7.40 Vorm. am folgenden Tage).

Altona, den 10. April 1887. (752)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird der widerrufliche Ausnahmetarif A. für Bier, wie folgt, erweitert:

Nach und von		Kulmbach	München Centralb.	München Ostbhf.	München Südbhf.
		Mark für 100 kg			
Hirschberg in Schles., Dir. - Bez. Berlin . . .	a.	3,04	4,11	4,18	4,15
	b.	2,66	3,57	3,63	3,61

Breslau, den 9. April 1887. (753)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lebensmittelverkehr aus Italien. Die im Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland via Gotthard und Brenner, sowie Pontebba vom 1. Januar 1887 (2. Auflage vom 1. März 1887) enthaltenen Schnittsätze von Peri trans. nach München C. B., sowie von Pontebba tr. nach den verschiedenen Bahnhöfen in Dresden und Leipzig, gültig bei Aufgabe von 2500 Wagen pro Jahr, treten am 1. Mai l. J. ausser Kraft.

An deren Stelle kommen mit Gültigkeit vom gleichen Tage die nachverzeichneten ermässigten Schnittsätze zur Einführung:

nach	Bei Aufgabe von 2500 Wagen pro Jahr: Peri transit	Pontebba trans.
	Frcs. pro t	
München Centralbahnhof (Seite 42)	27,10	—
Leipzig Thür. u. Eilenb. Bahnhof (Seite 51) . .	47,45	54,15
Leipzig Magdeb. Bahnhof (Seite 52)	47,45	54,15
Dresden-Altstadt (Seite 53)	50,40	57,00
Dresden-Neustadt (Seite 53)	50,80	57,40
Leipzig Bayer. u. Dresd. Bahnhof (Seite 54) . .	47,45	54,15

München, den 7. April 1887. (754)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Der im Nachtrag I vom 1. Juli 1883 zum diesseitigen Lokalgütertarif enthaltene Ausnahmetarif für rohe Bruch- und Bausteine etc. wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf Ziegelsteine ausgedehnt.

Ferner wird, ebenfalls mit sofortiger Gültigkeit, in diesen Ausnahmetarif die Station Hoppenrade mit einem Tarifsatz von 0,10 *M.* für 100 kg aufgenommen.

Güstrow, den 5. April 1887. (RM 755)

Die Betriebs-Verwaltung.

Für seewärts zum Export bestimmte Sendungen **Oelsaaten von Kiew** loco gelten von sogleich folgende Frachtsätze pro Wagen mit 10000 kg: 79,65 Rbl. + nach Danzig 66,94 *M.*, Neufahrwasser 68,92 *M.*

Danzig, den 6. April 1887. (J 756)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der am Weichsel-Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen.

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Zwischen Mellrichstadt und Arnstadt findet vom 1. Mai d. J. ab eine unmittelbare Abfertigung von lebenden Thieren statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen der genannten Stationen.

Erfurt, den 6. April 1887. (757)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. April 1887 kommen für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und

a) Stationen des Bezirks Hannover einschliesslich der Hoya-Eystruper und der Unter-Elbeschen Eisenbahn,
b) Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits

direkte Tarife zur Einführung.

Durch den vorstehend unter a) bezeichneten Tarif werden gleichzeitig die Bestimmungen und Beförderungspreise

1. des Tarifs für Renn- und Mutterpferde zwischen Neuenhagen (Hoppegarten) einerseits und den Stationen Braunschweig, Hannover, Hamburg und Falkenberg vom 15. September 1875 bezüglich der Sätze für die Station Hannover, sowie
2. des Tarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zwischen Stationen der früheren Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Bezirke Berlin, Bromberg und Breslau andererseits vom 15. September 1884 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit Einbeck und Vechelde

aufgehoben.

Abzüge dieser Tarife sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 28. März 1887. (758)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird zu den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. März d. J. für gewisse diesseitige Stationen der Nachtrag I, welcher Berichtigungen der Reexpeditionsbestimmungen enthält, zur Ausgabe gelangen.

Karlsruhe, den 6. April 1887. (759)

Generaldirektion.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer, Berlin-Sächsischer, Braunschweig-Magdeburg - Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer und Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Grenz-Uebergangsstationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Transitsätze, unter Ausschluss der nachstehend besonders genannten, mit der Massgabe ausser Kraft, dass von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt werden.

Bis auf Weiteres bleiben in Geltung die im Norddeutsch - Sächsischen Verkehre für rohe Baumwolle zwischen Hamburg (B.), Lübeck, Bremen (Hauptbahnhof), Bremerhaven, Geestemünde, Harburg, Sebaldsbrück, Brake, Elsfleth, Nordenhamm und Cuxhaven einerseits und Eger und Franzensbad andererseits, bestehenden Transitsätze des Ausnahmetarifs 2 c bezw. 2 b.

Dresden, am 5. April 1887. (760)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 29 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 16. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbandsverkehr betr. Am 15. d. Mts. treten für Kalksendungen von mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux - Bodenbacher Eisenbahn nach Stollberg i/S. direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 5. April 1887. (761)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Altona. Am 10. April d. J. tritt zu dem vom 1. Oktober 1886 ab gültigen Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neue beziehungsweise gekürzte Tarifentfernungen für verschiedene Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Altona, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II), theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 und 5 (Eisen und Stahl), sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, namentlich des Vorworts zum Tarif, der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften. Soweit unter Ausnahmetarif 3 und 5 für einzelne Stationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 20. Mai d. J. in Gültigkeit. Der erwähnte Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 4. April 1887. (762)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Magdeburg - Oesterreichisch - Ungarischer Holz-Verkehr. Der unter obiger Bezeichnung seit 1. Mai 1879 bestehende Tarif für die Beförderung von Holz, roh und roh bearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen, Brenn- und Grubenholz, wird am 31. Mai d. Js. vollständig ausser Kraft gesetzt.

Dresden, den 15. April 1887. (763)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die in dem Theil II des vom 15. September 1885 gültigen **Ausnahmetarifs für Oberschlesische Steinkohlensendungen** nach Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer etc. Eisenbahn bestehenden 40 000 kg-Sätze der Station Gr. Koschlau finden vom 1. Mai cr. ab unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr nach der Haltestelle Rybno der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn Anwendung.

Breslau, den 12. April 1887. (764)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif. Zu unserem Lokal - Gütertarif vom 15. Mai 1882 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ein Nachtrag VI erschienen. Durch denselben gelangen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter zur Einführung, über welche von unserem Verkehrsbüreau hierselbst und den Güterexpeditionen nähere Auskunft ertheilt wird.

Glückstadt, den 12. April 1887. (765)
Die Direktion.

Lokal-Güterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom 20. Januar d. J. tritt mit dem 15. April d. J. ein bis zum 30. September d. J. geltender erweiterter Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche zur Weiterbeförderung nach Finnländischen Häfen bestimmt sind, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterexpeditionen in Lübeck und Hamburg zu beziehen.

Lübeck, den 12. April 1887. (766)
Die Direktion der Lübeck-Büchener
Eisenbahngesellschaft.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Für die Beförderung von Cichorienwurzeln, frische, gedörrte oder getrocknete, in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, treten von der Niederl. Staatsbahn-Station Harlingen nach den Badischen Stationen Dinglingen und Lahr am 15. d. Mts. folgende Ausnahmesätze in Wirksamkeit:

Harlingen-Dinglingen *M.* 1,81,
" -Lahr " 1,82
pro 100 kg.

Köln, den 11. April 1887. (767)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband und Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn (Basel und Schaffhausen). Am 1. Juni d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Grenz-Uebergangsstationen Bodenbach, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert der Sächsischen Staatsbahnen bestehenden Transitsätze, unter Ausschluss der nachstehend besonders genannten, mit der Massgabe ausser Kraft, dass von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt werden.

Bis auf Weiteres bleiben noch in Geltung die im Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande bestehenden Transitausnahmesätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art von Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (Ausnahmetarif 4), der Pfälzischen Bahn (Ausnahmetarif 4), der Badischen Staatsbahn (Ausnahmetarif 6), der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen (Ausnahmetarif 7) nach Bodenbach, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert; ferner die im Sächsisch-Schweizerischen Verkehre laut Bekanntmachung vom 4. Januar d. J. für Eisen- etc. Sendungen von Schaffhausen (Schweiz. Nordostbahn) nach den obengenannten Sächsischen Grenzstationen eingeführten Transitausnahmesätze.

Dresden, am 13. April 1887. [768]
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Staatsbahn-, Vieh- etc.- Verkehr Breslau-Köln (linksrheinisch)** treten am 1. Mai cr. direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in Wagenladungen zwischen Samter und Posen einerseits und Köln andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Breslau, den 12. April 1887. [769]
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Spiritusverkehr. Der laut unserer Bekanntmachung vom 30. März d. J. bis zum 15. April d. J. verlängerte Ausnahmetarif für die Beförderung von Spiritus in Mengen von mindestens 10 000 kg von Lübeck nach Hamburg und Wandsbek für Sendungen von Libau, Reval, Königsberg und Danzig wird, unter Herabsetzung des Frachtsatzes von 0,36 *M.* auf 0,35 *M.* pro 100 kg vom 16. d. Mts. ab, bis zum 30. September d. J. beibehalten.

Lübeck, den 13. April 1887. [770]
Die Direktion der Lübeck-Büchener
Eisenbahngesellschaft.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Juni cr. treten die im Oberhessisch-Bayerischen Güterverkehre bestehenden Transitfrachtsätze für Eger, Eisenstein, Franzensbad, Furth i. W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach ausser Kraft. Es findet daher für den diese Stationen transitirenden Auslandsverkehr eine Kürzung der für dieselben vorgesehenen Frachtsätze nicht mehr statt.

Giessen, den 14. April 1887. [771]
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Nachtrag V zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. Mai d. J. gelangt zu dem Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 15. April 1885 der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält u. A. Ausnahmefrachtsätze für die neu aufgenommene Station Präsident, sowie theilweise ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Station Bochum Rh. des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), ferner Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Blei und Zink von den Stationen Call, Eschweiler-Aue und Stolberg-Hammer des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Der Nachtrag ist durch die betheilig-

ten Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 *M.* zu beziehen. (772)
Elberfeld, den 9. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalgüterverkehr des Direktionsbezirks Magdeburg. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 3 zu dem Tarif für den Lokalgüterverkehr des Bezirks der unterzeichneten Direktion in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgleisen, der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, insbesondere anderweite Bestimmungen über die Abfertigung von Gütern im Verkehr von und nach der Centralmarkthalle in Berlin, sowie Frachtsätze für die Station Schönfeld b. Stendal, welche am 1. Mai d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden wird.

Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Expeditionen zu haben.
Magdeburg, den 9. April 1887. (773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher, Ostpreussisch-Bayerischer, Berlin-Thüringisch-Bayerischer und Sächsisch-Thüringischer Eisenbahnverband, sowie Staatsbahnverkehre Erfurt-Berlin und Erfurt-Breslau. Am 1. Juni d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Stationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Ziegenhals des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Halbstadt, Liebau, Seidenberg des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin, Bodenbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Weipert der Sächsischen Staatsbahnen, Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Eger und Franzensbad der Bayerischen Staatsbahnen bestehenden Transitfrachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und des Ausnahmetarifs für Holz etc. ausser Kraft. Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen nach und von Oesterreich-Ungarn und darüber hinaus, welche in Ermangelung direkter Tarifsätze auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden fast durchweg höheren Locosätzen abgefertigt.
Erfurt, den 13. April 1887. (774)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. kommt für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr der Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält Berichtigungen des Haupttarifs hinsichtlich der Tarif- und Kürzungstabellen.

An Interessenten wird der betreffende Nachtrag von den betheiligten Endbahnen und dem Materialdepot der K. B. Staatseisenbahnen unentgeltlich abgegeben.
München, den 7. April 1887. (775)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 15. April 1887 tritt zu dem vom 1. November 1885 ab gültigen Heft No. 7 des Kohlenausnahmetarifs der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft und für die Station Nymegen der Niederländischen Staatseisenbahn, sowie Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.
Köln, den 6. April 1887. (776)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den **Donau-Umschlagsverkehr in Passau und Regensburg von und nach den Weser-, Elb- und Ostsee-Hafenplätzen** vom 1. November 1886 ist erschienen und tritt am 16. April d. J. in Kraft.

Derselbe enthält:
a) Ergänzung des Tarifs resp. Artikelverzeichnisses;
b) Bestimmung über den Wegfall der Taxen für Deggendorf;
c) direkte Tarifsätze für den Verkehr der Station Lübeck.

Bei den Güterexpeditionen der Verbands-Stationen ist der Nachtrag einzusehen oder käuflich zum Preise von 0,05 *M.* pro Stück zu beziehen. An die Inhaber des Haupttarifs wird derselbe unentgeltlich abgegeben.
Hannover, den 31. März 1887. (777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser abgeänderten Frachtsätzen für die Bayerischen Stationen Eisenstein, Furth i/W., Ludwigsthal, Salzburg und Zwiesel sowie neuen Frachtsätzen für die Sächsischen Stationen Grossbothen, Pannwitz und Scharfenstein abgeänderte und neue Ausnahmetarife.

Abdrucke des Nachtrags können durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.
Dresden, am 2. April 1887. (778)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Für Getreide- etc. Sendungen ab Station Kiew-Fluss nach Danzig und Neufahrwasser treten von sogleich bis auf weiteres wieder die während der vorjährigen Navigationsperiode bestandenen ermässigten Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen für Weizen und Oelsaaten exkl. Leinsaat 79,65 Rbl. plus nach Danzig 66,94 *M.*, nach Neufahrwasser 68,92 *M.*, für Leinsaat und die übrigen Getreidesorten 69,95 Rbl. plus nach Danzig 61,69 *M.*, nach Neufahrwasser 63,43 *M.* pro Wagen von 10 000 kg.
Die Direktion (779 J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der am Weichsel-Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. (Theil III Heft 1, 2 und 3.) Rumänisch- bezw. Galizisch- und Südwest-Russisch-Norddeutscher Maisverkehr. Vom 1. Mai 1887 ab werden Sendungen von Getreide aller Art, dann von Mais im Verkehr von den Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linie) nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Magdeburg, der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, sowie nach Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt zur Beförderung in losem Zustande ohne Säcke angenommen. Die besonderen Bedingungen hierfür sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.
Breslau, den 5. April 1887. (780)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die nach den Vorbemerkungen Seite 10/11 des Tarifheftes 1 und Seite 12 des Tarifheftes 2 vom 1. Januar 1885 für den Transitverkehr mit den Grenzübergangsstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals bestehenden Frachtsätze kommen am 1. Juni d. J. zur Aufhebung. Von diesem Zeitpunkte ab erfolgt die Abfertigung bezüglicher Sendungen auf Grund der für die genannten Grenzstationen gültigen Locosätze.

Die im Verbande für die Stationen Sosnowice und Kattowitz für den Verkehr nach und von Russland bestehenden Transitsätze bleiben auch fernerhin in Kraft.
Breslau, den 7. April 1887. (781)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai 1887 tritt ein neuer Verbands-Gütertarif Theil II Heft I—IV in Kraft.

Es enthält:

Heft I: Tariftabellen und spezielle Bestimmungen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Niederländischen und Oesterreichischen Bahnen.

Heft II: Tariftabellen und spezielle Bestimmungen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Niederländischen und Ungarischen Bahnen.

Heft III: Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Middelburg und Vlissingen einerseits und den Stationen Wien, Stadlau, Brünn, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau, Floridsdorf, Nussdorf, Klosterneuburg und Wien (Lagerhaus) andererseits.

Heft IV: Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Middelburg und Vlissingen einerseits und Budapest loco, Budapest (Ung. Stsb.) transit, Budapest (Lagerhaus), Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Kommunal-Lagerhäuser, Budapest-Josefstadt, Budapest-Kelenföld, Budapest-Hauptzollamt, Rákos (Oe.-U. St.-E.-G.) transit und Pressburg andererseits.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. der Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarische Verbands-Gütertarif Theil II und III vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen, sowie
2. die Seehafen-Ausnahmetarife vom 15. September 1883 und vom 1. Januar 1884 nebst Nachträgen.

Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für diejenigen Stationen welche in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden sind und insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, noch bis mit 11. Juni 1887 in Gültigkeit.

Ausserdem wird am 1. Juni 1887 der Tarif für Pferdetransporte für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen und Niederländischen Bahnen vom 1. Oktober 1883 aufgehoben. Letzterer Tarif bleibt ohne Ersatz.

Exemplare des neuen Tarifs können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.
Dresden, am 15. April 1887. (782)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Der in den vorbezeichneten

Güterverkehren bestehende Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5000 kg im Verkehr zwischen Paris (La Chapelle) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) andererseits tritt mit dem heutigen Tage ausser Kraft, weil die Umkartirung bezüglicher Sendungen an der Belgisch-Französischen Grenze (Erquelinnes) eine billigere Fracht ergibt.

Köln, den 11. April 1887. (783)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum **Seehafen-Ausnahmetarif** des **Westdeutschen Verbandes** ist der vom 15. d. Mts. ab gültige Nachtrag 2 herausgegeben, enthaltend weitere Frachtermässigungen für Petroleum und Naphta im Verkehre mit Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Frankfurt a/M., sowie der Hessischen Ludwigs- und Main-Neckarbahn. Der Nachtrag kann in den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 5. April 1887. (784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen einigen Stationen der linksrheinischen Eisenbahn einerseits und der Station Gent andererseits zur Einführung gekommenen Ausnahmefrachtsätze erhöhen sich mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. ab für den Verkehr mit Gent (Rabot) um je 0,10 Frcs. pro 1 000 kg. Für den Verkehr mit den übrigen Bahnhöfen in Gent tritt eine Aenderung der Frachten nicht ein.

Köln, den 8. April 1887. (785)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Petroleumverkehr von Illowo tr. nach Süd- und Westdeutschland. Die Transportbestimmungen des vom 1. d. Mts. ab gültigen Ausnahmetarifs werden wie folgt ergänzt:

„5. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Betriebsreglements und die allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Deutschen Eisenbahngütertarif Theil I."

Bromberg, den 7. April 1887. (786)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 31. Mai d. J. treten im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** — siehe die Tarifhefte No. 1, 2 und 3 — ebenso im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr — siehe den Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1885 — die Bestimmungen über Anwendung der Frachtsätze für den Transitverkehr nach und von Eger resp. Franzensbad ausser Wirksamkeit. Es werden demgemäss vom 1. Juni l. J. an Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe oder Abnahme kommenden Gütersendungen zu den betreffenden Locofrachtsätzen abgefertigt.

Hannover, den 7. April 1887. (787)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbands-Verwaltungen.

Petroleumverkehr von Eydtkuhnen tr. nach Süd- und Westdeutschland. Vom 20. April d. J. ab tritt an Stelle des vom 1. Januar d. J. ab gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Russischem Petroleum (Kerosin) von Eydtkuhnen trans., Station des diesseitigen Direktionsbezirks, nach Süd- und Westdeutschen Stationen ein neuer erweiterter und grösstentheils ermässigter Ausnahmetarif in Kraft.

Derselbe ist von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 4. April 1887. (788)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer (Rheinisch-Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Belgischer) **Steinkohlenverkehr via Bleyberg und via Herbesthal.** Die Gültigkeit der am 20. September v. J. in Kraft getretenen Ermässigungen von Frachtsätzen für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach einer Anzahl Belgischer Stationen wird bis zum 1. März 1888 verlängert.

Ferner wird die Ermässigung um 5,00 Frcs. pro 10 000 kg auch auf die Steinkohlenfrachten im Verkehr nach den Stationen Boortmeerbeek, Courtrai, Eppeghem, Gyseghem, Harlebeke, Hever, Ternath, Velthem, Wachtebeke, Weerde und Wespelaer und zwar mit Gültigkeit vom 10. April d. J. bis zum 1. März 1888 ausgedehnt.

Köln, den 10. April 1887. (789)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Mai cr. tritt ein neuer Anhang zum **Schlesisch-Polnischen Gütertarife** in Kraft, durch welchen der vom 1. Januar 1885 gültige Anhang nebst Nachträgen I und II aufgehoben wird. Der erstere enthält neue zum Theil ermässigte Frachtsätze für die Beförderung Oberschlesischer und Niederschlesischer Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes nach den Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger, der Warschau-Terespoler, der Lodzer Fabrik- und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn.

Druckexemplare des qu. Tarifs sind, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 5. April 1887. (790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 1, 2 und 3 vom 1. November 1885 je ein Nachtrag IV in Kraft. Die Nachträge enthalten u. A. Aenderung bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen, ermässigte Frachtsätze für Heede etc. à 5 000 kg, Aufhebung der Frachtsätze für gereinigte Bettfedern à 10 000 kg, sowie Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen vorliegen, bleiben die gegenwärtigen Sätze bis zum 31. Mai d. J. einschliesslich bestehen.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 5. April 1887. (791)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Mai cr. tritt ein neuer **Schlesisch-Südwestrussischer Tarif** für die Beförderung Oberschlesischer und Niederschlesischer Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes nach Stationen der Russischen Südwestbahnen mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, durch welchen der vom 15. September 1886 gültige Oberschlesisch-Südwestrussische Kohlentarf aufgehoben wird.

Druckexemplare des Tarifs sind, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 7. April 1887. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Obst-Ausnahmetarif. Zum Ausnahmetarif für frisches Obst des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes vom 15. Oktober 1884 tritt am 1. Juni 1887 ein Nachtrag IV in Geltung. Derselbe enthält Aenderung im Firmenverzeichnisse, Aufhebung der Spezialbestimmung No. 6 betreffend die Zulässigkeit von Routenvorschriften etc., Verzeichniss der Deutschen Verbandstationen und Berichtigungen. Druckexemplare sind bei den bekannten Dienststellen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 5. April 1887. (793)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Zu den im Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Getreidetarif (gültig vom 10. Dezember 1885) auf Seite 13/15 enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Beförderung von Getreide in loser Schüttung von Russland nach Deutschland via Podwoloczyska und Brody, sind einige ergänzende bezw. abändernde Zusätze in Kraft getreten, welche bei den am oben genannten Tarif betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht ausliegen.

Breslau, den 7. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Mit dem 20. d. Mts. treten für die Gütertarifhefte 4 und 12 des **Westdeutschen Verbandes** Nachträge mit Frachtsätzen für die neu einbezogenen Stationen Wimpfen, St. Ilgen und Schiltach in Kraft. Dieselben können auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 9. April 1887. (795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Mai d. J. treten in den Staatsbahntarifen **Bromberg-Breslau** bezw. **Berlin** für die Stationen Dzieditz, Jägerndorf, Kattowitz, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Halbstadt, Liebau und Seidenberg bestehenden Transitsätze ausser Kraft. Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt.

Ausgenommen von dieser Bestimmung bleibt der am 27. Dezember v. J. für Salzsendungen von Inowrazlaw bezw. Klausaschacht nach Myslowitz transito eingeführte Ausnahmetarifsatz.

Die in den vorbezeichneten Staatsbahntarifen bezüglich der Frachtberechnung für den Transitverkehr mit den bezeichneten Grenzübergangs-Stationen in den Vorbemerkungen und in dem Kilometerzeiger enthaltenen Bestimmungen kommen daher in Fortfall.

Bromberg, den 6. April 1887. (796)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Sächsischer Verband. Am 1. Juni d. J. treten die im Breslau-Sächsischen Verbands-Gütertarife für die Stationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals des Direktionsbezirks Breslau, sowie für die Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert der Sächsischen Staatseisenbahnen und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthaltenen Transitfrachtsätze ausser Kraft. Von diesem Tage

ab werden Sendungen, welche nach Stationen der ausserdeutschen Anschluss-, sowie deren Hinterbahnen oder umgekehrt zur Beförderung gelangen bezw. auf dem Wege von einer ausserdeutschen Eisenbahn nach einer solchen das Breslau-Sächsische Verkehrsgebiet transitiren und in Ermangelung direkter Tarifsätze auf den Grenzstationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt. Die in dem obigen Tarife für die Station Sosnowice bestehenden und für Sendungen im Verkehr nach und von Russland in Anwendung zu bringenden Transitsätze bleiben auch fernerhin in Kraft.

Breslau, den 7. April 1887. (797)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Böhm. Commercialbahnen. Am 15. April l. J. tritt der Nachtrag V zu den gesellschaftlichen Personentarifen und der Nachtrag III zu den gesellschaftlichen Gütertarifen in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten die Einbeziehung der Tarife für die Lokalbahnen Smidar-Hochwessely und Brandeis a/E.-Celakovic-Mochov in die Tarife der Böhm. Commercialbahnen, und können durch die Direktion in Wien und durch alle gesellschaftlichen Stationen bezogen werden.

Wien, am 26. März 1887. (798)
Die Direktion.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Zum Tarife vom 1. Februar 1886 für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets ist der vom 1. April 1887 gültige Nachtrag II erschienen, welcher die Aufnahme neuer Stationen enthält.

Budapest, am 6. April 1887. (799)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Papiertransporte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000—10 000 kg	pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz von Linz u. z.		
für Papier aller Art	1,90 *M.*	—
Nach Dresden-Elbkai von Linz u. z.		
für Packpapier	2,29 „	2,25 *M.*
für Papier anderer Art	2,44 „	2,36 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich erklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. April 1887. (800)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Magnesit, roh und roh gemahlen, Manganerz und manganhaltige Bruchsteine roh treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahr der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner nach Tetschen und Bodenbach transit (fürs Ausland) von Mitterdorf	1,45 *M.*
Nach Dresden-Elbkai von Mitterdorf (für obige Artikel exkl. Magnesit, gemahlen)	1,67 „
für „Magnesit gemahlen"	1,73 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 6. April 1887. (801)
Die Betriebsdirektion.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Am 1. Juni 1887 werden auf den Linien der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn nachstehende neue Bestimmungen und Gebührentarife für den Lokalverkehr zur Einführung gelangen:

a) reglementarische Bestimmungen und Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren,

b) Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen und für mineralische Kohle.

Mit dem gleichen Tage treten folgende für den Lokalverkehr der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn gültige Bestimmungen und Tarife ausser Wirksamkeit:

1. reglementarische Bestimmungen und Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Oktober 1876 sammt Nachträgen I bis VI,

2. Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen einschliesslich der mineralischen Kohle sammt Nachtrag I.

Die durch die neuen Tarife zum Ausdruck kommenden geringen Aenderungen betreffen hauptsächlich nur die Kilometerzeiger.

Die neuen Tarife können vom 18. d. M. an im kommerziellen Büreau und auf den Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn käuflich bezogen oder eingesehen werden.

Prag, am 12. April 1887. (802)
Die Generaldirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Mai l. J. treten neu umgearbeitete Tarife für den Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich) u. z. Theil II, Heft 1 (Klassengüter) und Theil II, Heft 2 (Seehafen-Ausnahmetarife) in Kraft und werden die gleichnamigen Tarife vom 25. Juni 1884, bezw. 1. Sept. 1884 sammt sämmtlichen dazu gehörigen Nachträgen aufgehoben.

Insoweit jedoch durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten beziehungsweise für einzelne Verkehrsrelationen, für welche bisher direkte Taxen bestanden, keine Frachtsätze vorgesehen sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 15. Juni a. c. in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife werden in einigen Tagen bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen sein. (RM 803)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Mai cr. tritt direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Salzschlirf und Frankfurt a/M. M. W. B. in Kraft.

Giessen, den 5. April 1887. (804)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Lokal-Personentarif der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn vom 1. Januar 1877 tritt vom 1. Mai d. J. ab ein Nachtrag XXXII in Kraft, durch welchen u. a. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Bulderup-Bau einerseits und Hadersleben, Husum und Flensburg andererseits zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 6. April 1887. (805)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung des Haltepunktes Lengenfeld unterm Stein. Am 1. d. Mts. ist — einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. zufolge — der an der Linie Niederhone-Leinefelde zwischen den Stationen Küllstedt und Geismar belegene, und zwar von ersterer 12,98, von letzterer 3,79 km entfernte Haltepunkt Lengenfeld unterm Stein für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 8. April 1887. (806)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

---

5. Generalversammlungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Herren Aktionäre werden hiermit zu der am

12. Mai l. J. um 10 Uhr Vormittags in Wien, Stadt, Eschenbachgasse No. 9 (Saal des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines) stattfindenden siebenunddreissigsten Generalversammlung

eingeladen.

Tagesordnung:

I. Mittheilung des Jahresberichtes.
II. Beschlussfassung über den Rechnungsabschluss des Jahres 1886.
III. Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes.
IV. Wahl der Rechnungsrevisoren.

Nach Art. 22 der Statuten können der Generalversammlung nur jene Aktionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Aktien besitzen, und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachstehend bezeichneten Kassen hinterlegt haben, und zwar:

in Wien bei der K. K. pr. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Wien bei Herrn S. M. von Rothschild, oder
„ Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft am Südbahnhofe (Administrationsgebäude),

in Budapest bei der Ungar. allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Comp.,
„ Paris bei der Depotkassa der Gesellschaft, Rue Laffitte 17,
„ London bei den Herren N. M. Rothschild & Söhne,
„ Mailand bei der Banca generale,
„ Genf bei den Herren Lombard, Odier & Compagnie,
„ Lyon bei den Herren P. Galline & Comp. und Veuve Morin, Pons & Comp.

Gegen die deponirten Aktien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welch' letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Abwesende Aktionäre können sich mittels schriftlicher Vollmacht durch einen anderen Aktionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme an der Generalversammlung hat. (Art. 23.)

Im Vertretungsfalle ist die auf der Legitimationskarte vorgedruckte Vollmacht auszufüllen, von dem Vollmachtgeber eigenhändig zu unterfertigen und spätestens am 7. Mai l. J. bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien (Südbahnhof) vorzuweisen, wobei bemerkt wird, dass nach Artikel 25 der Statuten kein Aktionär mehr als 10 Stimmen aus eigenem Rechte und mehr als 20 Stimmen aus eigenem Rechte und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Aktionäre in sich vereinigen kann.

Wien, den 8. April 1887. (807)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Samstag, den 30. April 1887

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXVIII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes,
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1886,
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1886,
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses,
5. Wahl des Revisionsausschusses,
6. Bericht des Verwaltungsrathes über den Pensions- und Kranken-Unterstützungsfonds, eventuell darauf bezügliche Anträge,
7. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 22. April 1887

in Wien bei Centralkassa der Gesellschaft (I Elisabethstrasse 9) oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank oder bei der Kais. Königl. privilegirten Oesterreichischen Länderbank;
in Lemberg bei der Sammlungskassa der Gesellschaft oder bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank;
in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen der letztgenannten Bank;
in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, oder der Deutschen Bank;
in Paris bei der Banque d'Escompte de Paris;
in London bei der Anglo-Austrian Bank;
in Bukarest bei der Banque nationale de Roumanie

mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 23. März 1887. (808)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XX. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 24 Mai 1887, um 10 Uhr Vormittags auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftseite (Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1886;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1886 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths - Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1887 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen, dem § 37 der Statuten gemäss, die Aktien längstens bis Samstag, 23. April, Mittags 12 Uhr in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodenkredit-Anstalt, — in Berlin bei der Deutschen Bank, — deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Konsignationsblanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur an den bezeichneten Depotstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1887. (809)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet statt am 3. Juni d. J., Nachmittags 2 Uhr im Saale des „Weisser Adler" zu Poln.-Wartenberg.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1 bis 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau: 1. bei der Breslauer Diskontobank Hugo Heimann & Co.,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag;

„ Berlin: 1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Neustädtische Kirchstr. No. 3,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstr. 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts - Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 30. Mai d. J., Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 29. Mai d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Poln.-Wartenberg, den 4. April 1887. (810)

Der Aufsichtsrath.

---

6. Submissionen.

Kohlen- und Coaklieferung. Vom 1. Juni dieses bis 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Coak ungefähr:

234 000 000 kg für Lokomotivheizung,
12 900 000 „ „ Werkstätten und
16 800 000 „ „ Lokalheizung

zu liefern. Angebote darauf sind bis zum 5. Mai d. J. Abends 6 Uhr hier einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinen - Oberinspektion in Dresden, der Magazin - Hauptverwaltung in Chemnitz und der Heizhaus-Verwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, den 2. April 1887. (811)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Juni 1887 bis Ende Juni 1888 erforderlichen

85 000 kg Torfkohlen,
85 000 „ kiefernen Holzkohlen,
780 000 „ Koupeeheizkohlen,
1 600 t inländ. Braunkohlen und
950 „ „ Braunkohlenbriquettes oder Böhmischen Braunkohlen

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien"

bis zum Eröffnungstermine am

Montag, den 25. April 1887
Vormittags 10 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 14. Mai d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 5. April 1887. (812)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Steinkohlen. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888 erforderlichen Steinkohlen zur Heizung der Lokomotiven, Dampfkessel, Diensträume u. s. w. soll vergeben werden. Termin hierzu steht am 27. April d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, an. Angebote sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift „Angebote auf Steinkohlen" an dasselbe einzusenden. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst, sowie auf den Stationen Gleiwitz, Zabrze, Morgenroth, Königshütte, Beuthen O.S.E., Kattowitz und Schoppinitz zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 40 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 9. April 1887. (813)
Materialienbüreau.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen der betreffenden Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfrage diesseits unentgeltlich.

Kaufsanerbieten sind bis

Mittwoch, den 27. April d. J.
Vormittags 9 Uhr

portofrei anher einzureichen.

Chemnitz, den 9. April 1887. (814 JC)
Maschinenhauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als Eisen, Stahl, Schienenenden, Radreifen, Kupferblech, Roth-, Weiss- und Messingguss, Zink, Leinen-, Plüsch- und andere Abfälle, Glasbruch, 22 kg Quecksilber, Gummi, Schleifsteine, Chamottesteine (Bruch) und 60 Stück alte Packfässer und Kisten sollen verkauft werden.

Bestandsnachweisung und Verkaufsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien"

bis zum Eröffnungstermine am

Sonnabend, den 30. April 1887
Vormittags 10 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 21. Mai d. Js. ab.

Magdeburg, den 9. April 1887. (815)
Königliche Eisenbahndirektion.

No. 7. Jahrgang 1887. Berlin, am 16. April 1887

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 14. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	A B F	10	1	Fass	leer —	37	1	München C. B.	Bayerische Stsb.	37 l.
2	A D G	2457	1	Bierfass	leer —	24	2	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
3	Ba	125	1	Pack	4 leere Körbe —	23	3	Holzwickede	„	
4	B F	4	1	Fass	Bleiweiss —	209	4	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
5	B v L	522	1	„	leer —	—	5	München C. B.	Bayerische Stsb.	40 l.
6	C B	—	8	Stück	gusseis. Rosetten —	100	6	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
7	C F	226	1	Fass	schwarze Farbe —	18	7	Hasselt	Grand Central Belge	
8	C F C	8838	1	Kiste	Lampentheile —	56	8	Strassburg	Elsass-Lothring.	
9	C G	9704	1	Ballen	— —	20	9	Hagen Eilg.-Exp.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Leipzig.
10	C L C	296	1	Kollo	? —	20	10	Strassburg	Elsass-Lothring.	bekl. Solingen-Hagen.
11	D K	95/97	3	Fässer	leer —	35	11	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
12	E K	1294	1	Fass	Eisenwaaren —	—	12	Hagen	„	
13	F St C H S C H	487	1	„	leer —	—	13	München C. B.	Bayerische Stsb.	31 l.
14	H B	21	1	—	Kette, 10,5 m lang —	12	14	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
15	H L	I	1	Kupfermetall	Zinkstück —	0,5	15	München C. B.	Bayerische Stsb.	
16	H Z C	8921	1	Kiste	Zündhölzer —	88	16	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
17	J H	6981	1	„	unbekannt —	—	17	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
18	J M	5459	1	„	unbekannt —	19	18	„	„	
19	K. K. St. B.	—	6	—	Kippstangen —	360	19	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
20	K v H G & Co	619	1	Ballen	? —	10	20	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
21	L N	3096	1	Fass	leer —	—	21	München C. B.	Bayerische Stsb.	59,7 l.
22	L T	575	1	„	leer —	93	22	Strassburg	Elsass-Lothring.	
23	M L B	1783	1	Kübel	Farbe —	32	23	München Südb.	Bayerische Stsb.	
24	O K	2	1	—	Eisenplatte —	333,5	24	Hemmerde	K. E.-D. Elberfeld	
25	P P	— —	90 1	Pack „	Matzen — Matzen —	—	25	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
26	R B C	2295	1	Ballen	Baumwollwaaren —	44	26	Strassburg	Elsass-Lothring.	
27	T	1. 2	2	Kisten	Speck —	570	27	Maestricht	Grand Central Belge	
28	W	—	1	Stück	Gusseisen —	3	28	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
29	W B C	205	1	Kiste	leer —	13	29	Marburg	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
30	Doebler	17	1	Fass	leer —	—	30	München C. B.	Bayerische Stsb.	33 l.
31	E. Habich	418 419	2	Bierfässer	leer —	60	31	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
32	F. Beck	120	1	Fass	leer —	27	32	München C. B.	Bayerische Stsb.	27 l.
33	F. Beck	152 141	2	Fässer	leer —	—	33	„	„	49 l.
34	F. Wicküler	4056	1	Fass	leer —	—	34	„	„	56 l.
35	Gebr. Sulzer in Winterthur	—	1	—	Privatdecke —	—	35	Riemke	K. E.-D. Elberfeld	
36	Geissmann	625	1	Fass	leer —	—	36	München C. B.	Bayerische Stsb.	71 l.
37	Gottlieb Bindel Hattingen	—	1	Sack	Mehl —	100	37	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Hattingen-Hagen.
38	Hecht	209	1	Fass	leer —	—	38	München C. B.	Bayerische Stsb.	35 l.
39	H. Schnauffer	338	1	„	leer —	—	39	„	„	61 l.
40	J. Uhland	362	1	„	leer —	—	40	„	„	35,6 l.
41	J. Uhland	375	1	„	leer —	—	41	„	„	19 l.
42	John Marris	—	1	Pack	unbekannt —	2	42	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
43	M. Werner	219	1	Bierfass	leer —	19	43	Würzburg	Badische Stsb.	
44	Passbräu	253	1	Fass	leer —	—	44	München C. B.	Bayerische Stsb.	37 l.
45	Séveri	—	1	Packet	? —	1	45	Hasselt	Grand Central Belge	
46	Tieness S	534	1	Fass	leer —	—	46	München C. B.	Bayerische Stsb.	75 l.
47	Winkler	10972	1	„	leer —	—	47	„	„	29 l.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Kolli m. Numm. sign.:					
48	—	64	1	Fass	leer —	—	48	München C. B.	Bayerische Stsb.	63 l.
49	—	93	1	Kollo	eis. Platte (Ofentheil)	1,5	49	Harburg	K. E.-D. Hannover	
50	—	116	1	Korb	Gepäck —	35	50	Anvers Est	Grand Central Belge	
51	—	393	1	Fass	leer —	—	51	München C. B.	Bayerische Stsb.	47.5 l.
52	—	812	1	„	leer —	—	52	„	„	57 l.
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
53	BZ N	6973 7072	2	Fässer	leer —	—	53	„	„	39 l. 38 l.
54		1852	1	Kiste	Cigarren —	41	54	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
55		2414	1	Fass	leer —	42	55	Hannover	K. E.-D. Hannover	
56	RS H	—	1	Kiste	Kurzwaaren —	40	56	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					E. Kolli ohne Signatur:					
57	—	—	12	—	Aufsatzbretter —	—	57	Riemke	K. E.-D. Elberfeld	
58	—	—	6	Stück	leere Butterkübel —	22	58	Posen	K. E.-D. Breslau	
59	—	—	1	—	Decke —	—	59	Ham s./Heure	Grand Central Belge	
60	—	—	1	Korb	Effekten —	126	60	Lanaeken	„	
61	—	—	1	Fass	Eisenschrott —	—	61	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
62	—	—	1	„	leer —	—	62	München C. B.	Bayerische Stsb.	36 l.
63	—	—	2	Fässer	leer —	42	63	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
64	—	—	1	Kollo	Glasröhren —	21	64	Rheydt	Linksrh. Köln	
65	—	—	1	„	Gusskurbel —	3,5	65	Strassburg	Elsass-Lothring.	
66	—	—	1	Stück	Gussstahl —	47	66	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
67	—	—	1	—	Kopfbracke von einem Frachtwagen	—	67	Dortmund	„	
68	—	—	2	—	gusseiserne Kuchenpfannen	2,5	68	Lüdenscheid	„	
69	—	—	1	Kollo	Marktbudentheil —	15	69	Strassburg	Elsass-Lothring.	
70	—	—	1	Pack	Messer —	17	70	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	—	1	Pack	Nägel —	5	71	Strassburg	Elsass-Lothring.	
72	—	—	1	—	eiserner Ring mit Schraube	—	72	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	—	—	1	Kollo	eis. Ringe —	32	73	„	„	
74	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	87	74	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	21	—	eis. Schaufeln —	21	75	Güstrow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
76	—	—	1	—	defekte Schraubenkuppelung	—	76	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1	Kollo	Stechkarren —	—	77	Strassburg	Elsass-Lothring.	
78	—	—	1	Tonne	leer —	10	78	Rheda	K. E.-D. Hannover	
79	—	—	1	—	abgebrochener Wagentritt	10,5	79	Luckenwalde	K. E.-D. Erfurt	
80	—	—	1	Sack	Weizen —	55	80	Maizières	Elsass-Lothring.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C M	100	1	Sack	Rübensamen —	100	1	Tetschen	Oesterr. Nordwestb.	seit 22/3.
2	G / J G M / A D	4002 / 48 / 9	1	Ballen	Hede —	45	2	Arnau	„	„ 12/3.
3	J	—	1	Bund	Eisen —	50	3	Zdiretz	„	„ 16/3.
4	J G	35	1	Ballen	? —	23	4	Kolin	„	„ 31/3.
5	Z Z	—	1	Kiste	? —	55	5	Deutschbrod	„	„ 25/3.
6	K.K. Tabakverlag Dobruska	—	1	Ballen	? —	20	6	Wien	„	„ 21/3.
7	—	—	1	Bund	Schrauben —	2	7	„	„	„ 26/3.
8	—	—	1	Sack	Schrott —	50	8	Stockerau	„	„ 23/3.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 30. 1887.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk, für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte [illegible] unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 14.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. April 1887.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1885|86.

Die durch das Reichs-Eisenbahnamt bearbeitete und veröffentlichte Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands darf nicht mit Unrecht als ein „monumentum aere perennius" bezeichnet werden. Dieselbe bildet eine der wichtigsten und ergiebigsten Fundgruben über die Entwickelung und die Leistungen der Deutschen Eisenbahnen, und zwar nicht allein für den Eisenbahn-Fachmann, sondern überhaupt für jeden, welcher darauf Werth legt, ein von dem Tagesgeschwätz unabhängiges, vertieftes und sachlich begründetes Urtheil über dieselben zu gewinnen. Wie schwer letzteres ist, das wird insbesondere durch die in Zahlen ausgedrückte Fülle der hierbei zu beachtenden Einzelheiten erkennbar, welche die in Rede stehende Statistik in wohlgeordneten und zweckmässig eingetheilten Gruppen darbietet. Die Menge der Zahlen in den stattlichen Bänden, von welchen nunmehr der, das Betriebsjahr 1885/86 umfassende, sechste Band der Oeffentlichkeit überantwortet ist,*) birgt ein erstaunliches Studienmaterial, dessen wesentliche Bedeutung bekanntlich namentlich auch darin beruht, dass es nach den amtlichen Angaben der betreffenden Eisenbahnverwaltungen zusammengestellt ist und somit auf völlige Zuverlässigkeit Anspruch erheben darf.

Bei der Verwerthung dieses reichen Materiales ist jedoch, wie überhaupt bei den Berufungen auf die Ergebnisse der Statistik jeglicher Art, eine gewisse Vorsicht unerlässlich. Denn, wie die heilkräftigen Mittel des Arztes in den Händen eines mit der Anwendung derselben nicht Vertrauten verderbenbringend wirken können, so kann auch eine kritiklose oder auf unzureichendem Verständnisse der Verhältnisse beruhende Verallgemeinerung der statistischen Zahlen in dem einzelnen Falle zu völlig unzutreffenden Schlussfolgerungen führen. Es ist dies jene bekannte Gefahrseite, welche bisweilen Veranlassung gegeben hat, den Nutzen der Statistik überhaupt zu bestreiten. Wer das Wesen derselben jedoch erkannt und erfasst hat, der wird schwerlich ohne weiteres den Vorwurf der Unzuverlässigkeit gegen dieselbe erheben; und je schärfer das kritische Urtheil in dem einzelnen Falle die Besonderheiten desselben auszuscheiden und in die richtige Beleuchtung zu stellen vermag, mit um so grösserer Sicherheit werden die — selbstverständlich den Umständen gemäss berichtigten — statistischen Zahlen auf denselben vortheilhaft angewendet werden können. Wohl zu beachten bleibt hierbei, welchem Zwecke die auf Grund derselben ermittelten Ergebnisse zu dienen bestimmt sind. Handelt es sich beispielsweise um ein auf allgemeinen, grossen Gesichtspunkten beruhendes Urtheil, so genügen die aus Verhältnissen entsprechenden Umfanges gewonnenen Durchschnittswerthe meist durchaus als Massstab für dasselbe. Je enger aber die Grenzen des Gebietes gezogen sind, auf welches das Urtheil sich erstrecken soll, um so grössere Wichtigkeit beanspruchen die in Frage kommenden Einzelheiten.

Die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands liefert in der grossen Vielseitigkeit ihres Materials für derartige, auf das

*) Im Kommissionsverlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei in Berlin, Kochstrasse 68/70.

Eisenbahnwesen bezügliche Fälle die trefflichsten Unterlagen, welche in ähnlicher Mustergültigkeit unseres Wissens in keinem anderen Lande zur Verfügung stehen. Die Deutsche Eisenbahnlitteratur besitzt daher in diesem Werke eine Leistung ersten Ranges, deren Erscheinen jederzeit mit einem hervorragenden Interesse entgegen gesehen werden muss.

Der nunmehr veröffentlichte sechste Band der Statistik schliesst sich hinsichtlich der 35 Tabellen, der denselben als Anhang angeschlossenen vergleichenden Uebersicht über die Gesammtergebnisse der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für die Betriebsjahre 1884/85 und 1885/86 und der beigefügten, unter Zugrundelegung der Eigenthumslängen nach dem Stande am Ende 1885/86 bearbeiteten Uebersichtskarte durchaus an die bezüglichen Mittheilungen der früheren, in dieser Zeitung besprochenen Jahrgänge an. Ein weiterer Anhang enthält eine graphische Darstellung der „Tragfähigkeit der Wagen und Ausnutzung derselben“, aus welcher, getrennt für die einzelnen Verwaltungen, sowie für die Personen-, Gepäck- und Güterwagen, die Tragfähigkeit auf eine Achse und die Ausnutzung der Tragfähigkeit in Prozenten ersichtlich ist. Gleichzeitig mit diesem Werke ist der fünfte Band der „übersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik“ herausgegeben, welcher, wie die entsprechenden früheren Jahrgänge, im wesentlichen einen Auszug aus dem sechsten Bande der Statistik unter Gegenüberstellung der betreffenden Angaben des Vorjahres und als Anhang einen Abdruck des Normal-Buchungsformulars nach dessen heutigem Stande enthält, da der in dem zweiten Bande veröffentlichte Text inzwischen mehrfache Abänderungen erlitten hat. Dieser Zusammenstellung ist die erwähnte graphische Darstellung der Tragfähigkeit der Wagen und Ausnutzung derselben gleichfalls, ausserdem aber eine nach Massgabe der Betriebslängen bearbeitete Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands beigefügt.

Die Statistik umfasst an normalspurigen Hauptbahnen und normalspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung 11 Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen, wobei die 12 Preussischen Eisenbahndirektionen einschliesslich der inzwischen seit dem 1. April 1886 aufgelösten Königlichen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn als eine Verwaltung gerechnet sind, ferner 8 Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 51 Privatbahnen unter eigener Verwaltung, im ganzen also 70 Bahnverwaltungen. Die Anzahl der letzteren ist gegen das Vorjahr um 4 Privatbahnen unter eigener Verwaltung, und zwar:

1. die am 31. Dezember 1885 eröffnete Königsberg-Cranzer Eisenbahn,
2. „ „ 31. Mai 1885 „ Prignitzer Eisenbahn,
3. „ „ 13. Dezember 1885 „ Arnstadt - Ichtershausener Eisenbahn, und
4. „ „ 20/28. Januar 1885 „ Mecklenburgische Südbahn,

vermehrt worden. In besonderen Nachweisungen sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Eisenbahnen behandelt, welche in den nachfolgenden Erörterungen zunächst unberücksichtigt geblieben sind.

Die Eigenthumslänge der bezeichneten Bahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 37 271 km gegen 36 538 im Vorjahre; dieselbe hat sich also um 733 km vergrössert. Von dieser Gesammtlänge entfallen 30 612 (30 440)*) km auf Hauptbahnen und 6 659 (6 098) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung, so dass die ersteren nur um 172 km oder 0,6 pCt., die letzteren um 561 km oder 9,2 pCt. zugenommen haben. Zu bemerken ist hierbei, dass die Gesammtzunahme seit dem Jahre 1881/82 bei den Hauptbahnen nur 36 km, bei den Bahnen untergeordneter Bedeutung dagegen 2 982 km betragen hat; ersteres ist dadurch erklärlich, dass verschiedene, ursprünglich als Hauptbahnen betriebene Strecken ihres geringen Verkehrs wegen in Bahnen untergeordneter Bedeutung umgewandelt worden sind. Von der Eigenthumslänge ist die Betriebslänge zu unterscheiden, bei welcher die verpachteten Strecken abgerechnet, die gepachteten und die im Mitbetrieb befindlichen Strecken aber — und zwar letztere bei jeder der betreffenden Verwaltungen — zugerechnet werden. Dieselbe betrug bei den in Rede stehenden Bahnen am Schlusse des Berichtsjahres 37 511 (36 782) km, von welchen 63 km ausschliesslich für den Personenverkehr und 587 km ausschliesslich für den Güterverkehr benutzt wurden. Die Zunahme der Betriebslänge gegen das vorhergehende Jahr — 729 km — deckt sich beinahe mit der angegebenen Vergrösserung der Eigenthumslänge.

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Hinsichtlich der Ermittelung der Bahnlängen darf noch daran erinnert werden, dass jede mit durchgehendem Gleise versehene Bahnstrecke in ihrer Längsachse gemessen ist. Als Grenze gilt hierbei auf der freien Strecke der wirkliche Grenzpunkt, auf Stationen aber, behufs Vermeidung umständlicher Berechnungen, die Mitte des Stationsgebäudes oder des Dienstlokals solcher Stellen, welche tarifmässig selbstständige Anfangs- oder Endpunkte des Verkehrs bilden. Auf Endstationen ist die über die Mitte des Stationsgebäudes hinausgehende Länge nicht mitgerechnet. Bei solchen Strecken, auf denen die Gleise von der Eigenthümerin gemeinschaftlich für zwei oder mehrere, nicht innerhalb einer Station, sondern auf freier Strecke abzweigenden Routen benutzt werden, ist die Länge nur einfach von der Mitte des Stationsgebäudes bis zur Spitze der Anschlussweiche, — auf solchen Strecken aber, auf welchen für jede Route selbständig betriebene Gleise vorhanden sind, für jede Route gerechnet worden. Trajekte sind bei der Ermittelung der Längen unberücksichtigt geblieben. Unter durchgehendem Gleise im Sinne der Statistik sind alle unmittelbaren Schienenverbindungen zwischen zwei Stationen oder zwischen einer Station und den erwähnten selbständigen Anfangs- oder Endpunkten des Verkehrs zu verstehen; bei Abzweigung auf freier Strecke gilt die Zungenspitze der Anschlussweiche als Anfangspunkt des abzweigenden Gleises.

Von den in Frage kommenden 26 Deutschen Staatsgebieten ist die Eigenthumslänge der Bahnen während des Berichtsjahres bei 13 — Sachsen, Württemberg, Hessen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Altenburg, Waldeck, Reuss ältere und jüngere Linie, Schaumburg-Lippe, Lippe, Lübeck, Bremen und Hamburg — ganz bezw. fast ganz unverändert geblieben; bei den übrigen Staaten hat eine Vergrösserung des Bahnnetzes stattgefunden. Die grösste Zunahme — von 21 658 auf 22 136 km, also 478 km — entfällt auf Preussen.

Die Ausstattung der Deutschen Staatsgebiete mit Eisenbahnen stieg im Gesammtdurchschnitt von 6,74 auf 6,88 km auf je 100 qkm Grundfläche und von 7,90 auf 7,94 km auf je 10 000 Einwohner. Im einzelnen bewegen die betreffenden Zahlen sich hinsichtlich der Grundfläche zwischen 17,56 km bei Bremen und 0,88 km bei Waldeck und hinsichtlich der Einwohnerzahl zwischen 16,90 km bei Mecklenburg-Strelitz und 0,74 km bei Hamburg. Im übrigen befanden sich: a) **unter den Durchschnittszahlen** hinsichtlich der Grundfläche Lippe 2,40, Schwarzburg-Rudolstadt 3,22, Mecklenburg-Schwerin 4,82, Oldenburg 5,48, Mecklenburg-Strelitz 5,67, Reuss jüngere Linie 5,82, Preussen 6,35 und Bayern 6,70; hinsichtlich der Einwohnerzahl Waldeck 1,75, Lippe 2,38, Bremen 2,71, Schwarzburg-Rudolstadt 3,61, Reuss jüngere Linie 4,34, Reuss ältere Linie 6,32, Sachsen 6,51, Schaumburg-Lippe 6,54, Lübeck 6,93, Württemberg 7,23 und Preussen 7,84 km; b) **über den Durchschnittszahlen** hinsichtlich der Grundfläche Sachsen-Meiningen 7,08, Schaumburg-Lippe 7,16, Württemberg 7,39, Sachsen-Weimar 7,77, Sachsen-Coburg-Gotha 8,81, Baden 8,83, Elsass-Lothringen 8,97, Schwarzburg-Sondershausen 9,16, Hamburg 9,31, Braunschweig 9,70, Sachsen-Altenburg 10,52, Anhalt 10,54, Hessen 10,90 Reuss ältere Linie 11,17, Sachsen 13,83 und Lübeck 15,75; hinsichtlich der Einwohnerzahl

Sachsen-Meiningen 8,13, Baden 8,31, Elsass-Lothringen 8,34, Sachsen-Altenburg 8,62, Hessen 8,75, Sachsen-Coburg-Gotha 8,77, Sachsen-Weimar 8,89, Bayern 9,38, Braunschweig 9,61, Anhalt 9,97, Oldenburg 10,30, Schwarzburg-Sondershausen 10,73 und Mecklenburg-Schwerin 11,14 km. In **Preussen** befanden sich: a) **unter den Durchschnittszahlen** bezüglich der Grundfläche die Provinzen Ostpreussen 3,81, Posen 4,11, Pommern 4,47, Westpreussen 4,52, Schleswig-Holstein 5,30, Hannover 5,44 und Brandenburg 6,48; bezüglich der Einwohnerzahl die Rheinprovinz 6,91, Posen 7,00, Brandenburg 7,07, Ostpreussen 7,18 und Schlesien 7,19 km; b) **über den Durchschnittszahlen** bezüglich der Grundfläche Hohenzollern 7,05, Schlesien 7,33, Sachsen 7,98, Hessen-Nassau 8,52, Westfalen 10,06 und die Rheinprovinz 11,12; bezüglich der Einwohnerzahl Westpreussen 8,02, Sachsen 8,30, Hessen-Nassau 8,40, Schleswig-Holstein 8,68, Pommern 8,93, Westfalen 9,22, Hannover 9,61 und Hohenzollern 12,08 km. Den Durchschnittszahlen am nächsten steht hiernach hinsichtlich der Grundfläche Hohenzollern mit 7,05 und hinsichtlich der Einwohnerzahl Westfalen mit 8,02 km.

Der Unterbau der Bahnen nahm von der Eigenthumslänge 33 039 km oder 88,7 pCt. für die freie Strecke und 4 232 km oder 11,3 pCt. für die Bahnhöfe und Haltestellen in Anspruch. Da die letzteren in dem vorhergehenden Berichtsjahre von der damaligen Eigenthumslänge 10,9 pCt. erforderten, so ist in dieser Hinsicht also eine geringe Steigerung eingetreten. Auf der freien Strecke war der Bahnkörper für 15 519 km eingleisig, für 17 425 km zweigleisig und für 94 km drei- und mehrgleisig ausgeführt. Die in der mittleren Höhe der Unterfläche der Bettung gemessene Breite des Unterbauplanums beträgt bei dem eingleisigen Bahnkörper 2,98 bis 6,20 m und bei dem zweigleisigen Bahnkörper 7,30 bis 10,55 m. Von der gesammten Bahnlänge liegen 24 085 m im Auftrage und 11 816 m, also noch nicht die Hälfte jener Zahl im Abtrage.

An Bahnkreuzungen in Höhe der Schienen sind 111 (112), an Bahnüberführungen über der Bahn 256 (251), an Bahnunterführungen unter der Bahn 300 (288) und an Gleisanschlüssen auf freier Strecke 762 (731) aufgeführt. Wegeübergänge in Höhe der Schienen werden 54 869 (53 069), Wegeüberführungen 2 627 (2 583), und Wegeunterführungen 9 095 (8 971) gezählt. Von den Bauwerken der letzteren beiden Gattungen sind die meisten massiv oder mit eisernem Ueberbau, und nur 644 Wegeüberführungen und 19 Wegeunterführungen mit hölzernem Ueberbau hergestellt; im ganzen ist die Zahl dieser mit hölzernem Ueberbau versehenen Bauwerke seit dem vorhergehenden Berichtsjahre um 7 Stück vermindert worden. Die Gesammtzahl der massiven, mit eisernem und mit hölzernem Ueberbau versehenen Brücken betrug:

a) bei einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 2 bis einschliesslich 10 m .	8 959 (8 730)	Stück
b) desgl. „ 10 „ „ 30 „ .	1 946 (1 916)	„
c) „ über 30 m	320 (313)	„
zusammen	11 225 (10 959)	Stück

Die Gesammtlänge von 326 (317) Viadukten umfasst 45 671 (44 544) m, von welchen die grösste Theilziffer — 20 447 m, also 45 pCt. — auf die Preussischen Staatsbahnen und weiterhin 15 697 m, also 34 pCt., auf die Sächsischen Staatsbahnen entfallen. Von der Gesammtlänge von 429 (427) Tunneln sind 20 639 (20 230) m eingleisig und 137 629 (137 385) m zweigleisig ausgeführt.

(Fortsetzung folgt.)

Das Reichsgericht über die Frage der Uebertragbarkeit der Retourbillets.

In Nummer 10 dieser Zeitung vom 5. Februar d. J. hatten wir Veranlassung genommen, ein Urtheil der Strafkammer des Königlichen Landgerichts zu Düsseldorf vom 6. November 1886 der Besprechung zu unterziehen, in welchem die Frage der Uebertragbarkeit der Retourbillets Gegenstand der Entscheidung geworden war.

Nachdem ein angesehener Rechtslehrer, wie Rudolf von Jhering, seiner Zeit versucht hatte, das Retourbillet als ein „reines Inhaberpapier“ in die Wissenschaft und in die Verkehrswelt einzuführen, erschien es in hohem Grade wünschenswerth, dass der auf dem Retourbillet selbst zum Ausdruck gebrachte Wille der Eisenbahnverwaltungen seinen erzwingbaren rechtlichen Ausdruck durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts endlich finden möchte. Wir hatten darauf hingewiesen, dass es Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen sein dürfte, die Rechtsausführungen der Deutschen Gerichte über diese wichtige Frage des täglichen Verkehrslebens möglichst bekannt zu geben, um an der Hand derselben die weit verbreitete irrige Auffassung eines grossen Theiles des reisenden Publikums richtig zu stellen und der von Jhering mit allen Mitteln der Kunst auf Abwege gelenkten öffentlichen Meinung nachhaltig entgegenzutreten. Dieser Mühewaltung dürften die Verwaltungen durch die mittlerweile eingetretene höchst erfreuliche Thatsache enthoben sein, dass das Reichsgericht nunmehr die missbräuchliche Benutzung eines für einen anderen bestimmten unübertragbaren Fahrbillets als Betrugsfall in Gemässheit des § 263 des Strafgesetzbuches anerkannt hat. Das Reichsgericht tritt in dieser Entscheidung der Ausführung des Instanzrichters bei, „dass der auf dem Billet aufgedruckte Vermerk: „Nicht übertragbar“ ein durchaus statthafter sei, da kein Gesetz der Bahnverwaltung verbiete, in dieser Richtung Bedingungen der Eisenbahnbenutzung aufzustellen und auf den Billets zum Ausdruck zu bringen und der Empfänger eines in solcher Weise gekennzeichneten Billets sich durch dessen Annahme den Bedingungen unterwerfe, dass ferner jeder Dritte aus dem Billet die Benutzungsbeschränkung entnehmen könne und müsse. In dem Vorzeigen eines von einem anderen für sich gelösten „unübertragbaren“, also für den unberechtigten Inhaber ungültigen Billets, liegt nach der Entscheidung des Reichsgerichts die Vorspiegelung der unwahren Thatsache, dass der Vorzeigende das Billet für sich gelöst, dass er der berechtigte Inhaber und auf Grund desselben bezw. der geleisteten Zahlung der Taxe befugt sei, die Fahrt zu machen!

Doch hören wir die thatsächlichen und rechtlichen Ausführungen der Entscheidung selbst:

„In der Strafsache wider den Handelsmann W. von K., wegen Betrugs, hat das Reichsgericht, Erster Strafsenat, am 7. Februar 1887 für Recht erkannt,

dass die Revision des Angeklagten gegen das Urtheil der Strafkammer II des Gr. Landgerichts zu K. vom 20. November 1886 zu verwerfen und dem Angeklagten die Kosten des Rechtsmittels aufzuerlegen.

Gründe:

Die Revision des wegen Betrugs im wiederholten Rückfalle unter Annahme mildernder Umstände zu 3 Monaten Gefängniss verurtheilten Angeklagten W. rügt Verletzung des § 263 des Strafgesetzbuchs, da weder die Rechtswidrigkeit des Vermögensvortheils, noch Täuschungshandlungen, noch Vermögensbeschädigung der Eisenbahnverwaltung vorliege. Die Beschwerde ist unbegründet; das Instanzgericht stellte fest, dass der Angeklagte W. am 14. September v. J. den mitverurtheilten Tagelöhner T. von K. gegen Zahlung von 20 ₰ veranlasste, das von letzterem für die Eisenbahnstrecke Königsbach-Pforzheim und zurück gelöste Arbeiter-Wochenbillet, welches unübertragbar war, ihm zur Benutzung für die Fahrt nach Pforzheim zu überlassen, und dass W. mit diesem Billet, welches er dem kontrolirenden Schaffner vorzeigte, die Fahrt auch wirklich machte; das Instanzgericht führte hierbei aus, dass der auf dem Wochenbillet aufgedruckte Vermerk: „nicht übertragbar“ ein durchaus statthafter Ausdruck sei, da kein Gesetz der Bahnverwaltung verbiete, in dieser Richtung Bedingungen der Eisenbahnbenutzung aufzustellen und auf den Billets zum Ausdruck zu bringen und der Empfänger eines in solcher Weise gekennzeichneten Billets sich durch dessen Annahme den Bedingungen unterwerfe; dass ferner jeder Dritte aus dem Billet die Benutzungsbeschränkung entnehmen könne und müsse, und auch in der ganzen Gegend allgemein die Strafbarkeit der Billetbenutzung durch Dritte bekannt sei, und dass insbesondere W., wie aus seinem Verhalten im Vorverfahren, in welchem er die Benutzung des Billets leugnete, zu folgern sei, der Rechtswidrigkeit des von ihm im Betrage von 20 ₰ erstrebten Vermögensvortheils sich wohl bewusst war; die Taxe für ein einfaches Billet III. Klasse auf dieser Strecke ist nämlich 40 ₰; das Instanzgericht nahm aber auch an, dass

eine Beschädigung der Bahnverwaltung durch Erregung eines Irrthums vorliege, da W. die Bahnstrecke Königsbach-Pforzheim thatsächlich benutzte, die Bahnverwaltung somit einen Anspruch auf das Fahrgeld von 40 ₰ gegen ihn erlangte, die Verwirklichung dieser Forderung aber durch das Verhalten des Angeklagten, das Vorzeigen des für einen anderen, nicht für ihn gültigen Billets vereitelt worden sei, wobei gleichgültig sei, dass die Bahnverwaltung von einer Verpflichtung gegen den rechtmässigen Besitzer des Billets entbunden und dass bei Nichtüberlassung des Billets jener Anspruch gegen W. angeblich nicht zur Entstehung gekommen sein würde, da er die Fahrt alsdann unterlassen hätte. Hiernach sind die sämmtlichen Bemängelungen der Revision schon von dem Instanzgericht, bei welchem sie auch bereits vorgetragen wurden, widerlegt. Die Rechtswidrigkeit des vom Angeklagten erstrebten, wenn auch unbedeutenden Vermögensvortheils ist objektiv und subjektiv festgestellt, ohne dass ein Rechtsirrthum ersichtlich wäre; insbesondere schlagen die Ausführungen des in der Revision citirten Aufsatzes, abgesehen von der Richtigkeit derselben, nicht an, da hier von einem Irrthum über die Unübertragbarkeit der Wochenbillets und der Anwendung des § 59 des Strafgesetzbuchs keine Rede sein kann; nach den bestehenden Vorschriften ist das die Berechtigung zur Fahrt gewährende Billet vor Abgang des Zuges zu lösen und auf Verlangen beim Einsteigen vorzuzeigen (vergl. Entscheidungen Band 4 S. 295, Band 8 S. 409); in dem Vorzeigen eines von einem Dritten für sich genommenen unübertragbaren, also für den Angeklagten ungültigen Billets durch letzteren liegt somit die Vorspiegelung der unwahren Thatsache dass der Vorzeigende das Billet für sich gelöst, dass er der berechtigte Inhaber und auf Grund desselben bezw. der geleisteten Zahlung der Taxe befugt sei, die Fahrt zu machen; nicht allein durch Aeusserungen, sondern auch durch konkludente Handlungen können unwahre Thatsachen vorgespiegelt werden; das Vorweisen des Billets an den kontrolirenden Schaffner ist die Täuschungshandlung, welche ausreicht, wenn auch kein Wort dabei gesprochen wurde; dass der Angeklagte den Willen nicht gehabt, zu täuschen, verstösst gegen die Feststellung des Bewusstseins der Rechtswidrigkeit der Billetbenutzung; auch die Vermögensbeschädigung der Bahnverwaltung durch die Täuschung ist einwandfrei angenommen; das Wochenbillet berechtigte, eben weil es unübertragbar war, nur den T., welcher dasselbe gelöst, zu den betreffenden Abonnementsfahrten; dieses Rechtsverhältniss berührt den Angeklagten W. nicht; wenn der Angeklagte W. die Strecke Königsbach-Pforzheim befahren wollte, hatte er von der Bahnverwaltung Königsbach zuvor durch Billetlösen die Berechtigung hierzu zu erwirken; er hat nun aber in dem zweiseitigen Beförderungsvertrag seinerseits nicht geleistet, und die Gegenleistung, auf welche er keinen Anspruch hatte, durch Irrthumserregung erwirkt; die Erwirkung dieser Gegenleistung ohne vorherige Zahlung des Fahrgeldes enthält die Beschädigung der Eisenbahnverwaltung. Hiernach war die Revision zu verwerfen.

Es ist bezeichnend für unsere öffentliche Verkehrspraxis, dass eine so einfache Frage, über welche man beispielsweise in England sich nie im Zweifel befunden hat, erst durch die Wucht der Autorität des obersten Gerichtshofes des Reiches ihre praktische Lösung und endgültige Beantwortung finden musste, ehe sich ein nicht unerheblicher Theil des reisenden Publikums zu dieser Anschauung in seinem Gewissen bequemen wollte. Die rechtswissenschaftliche Begründung der Jhering'schen Doktrin kennt und versteht das grosse Publikum nicht; es passte ihm nur in seinen Kram, dass man der Eisenbahn auf gesetzlichem Boden ungestraft ein Schnippchen schlagen durfte; dasselbe Gewissen, welchem im täglichen Verkehr die gewöhnlichsten Grundsätze über Treu und Glauben in Handel und Wandel geläufig waren, schlief in demselben Augenblicke gerne ein, in welchem es auf der Eisenbahn ein zeitweiliges Ruheplätzchen aufzusuchen Veranlassung hatte. Wir Deutsche sind nun mal an den Autoritätenglauben gewohnt.

Im übrigen vermögen wir es nicht gerade als einen glücklichen Zufall zu bezeichnen, dass der Thatbestand des in diesem Erkenntniss behandelten Falles die widerrechtliche Benutzung eines Arbeiterwochen-Billets und nicht die Benutzung eines gewöhnlichen Retourbillets (der Edmonson'schen Form) bildet; es wird vermuthlich nicht an Leuten fehlen, die mit Ernst bemüht sein werden, nach dem Beispiel Junker Alexanders zu sagen: „Ja, Bauer, das ist ganz was ander's!“ Das Reichsgericht habe sich über die Retourbillets des gewöhnlichen Verkehrs gar nicht ausgesprochen, die Arbeiterwochen-Billets seien nur für eine bestimmte Klasse von Reisenden bestimmt und wären lediglich als eine Vergünstigung des vierten Standes anzusehen! Wir glauben indess, dass selbst Herr von Jhering uns beipflichten wird, wenn wir dem entgegenhalten, dass beide Arten von Billets den deutlichen Vermerk tragen: „Nicht übertragbar“.

Angesichts der Entscheidung des Reichsgerichts, welche nunmehr im Gebiete des Deutschen Reiches eine erzwingbare rechtliche Belehrung in Fällen missbräulicher Benutzung eines für einen anderen bestimmten unübertragbaren Fahrbillets bei den Strafgerichten ermöglicht, werden sich die Fälle des täglichen systematischen Fahrgeldhinterziehens mit der Zeit hoffentlich vermindern. Die Leute, welche bisher eine eigene Rechtsanschauung an den Tag legten, wenn sie einen Eisenbahnzug mit einem auf dem Wege des Billethandels erworbenen, bereits zur Hinfahrt benutzten Retourbillet bestiegen, werden wohl seltener werden, da das „einfache, natürliche Gefühl des Volkes“, von welchem Jhering spricht, seine natürliche Begrenzung in dem „Gefühl des höchsten Gerichtshofes“ gefunden hat.

Auf der anderen Seite tritt unseres Erachtens aber an die Eisenbahnverwaltungen die ernste Pflicht und Schuldigkeit heran, die endgültige Entscheidung des Reichsgerichts in der Presse möglichst zu verbreiten und das reisende Publikum bei jeder sich darbietenden geeigneten Gelegenheit auf das Verbot der Uebertragbarkeit der Retourbillets hinzuweisen. Denn das reisende Publikum hat unseres Erachtens nicht allein ein Recht auf die vertragsmässige Beförderung, es hat auch ein Recht auf möglichste Klarstellung der Bedingungen des Beförderungsvertrages und dessen rechtlicher Tragweite und zwar um so mehr, als in den letzten Jahren die öffentliche Meinung in dieser Frage von einem grossen Theile der Tagespresse und der „sogenannten Wissenschaft“ geflissentlich irregeführt worden ist, und zum Theil auch Urtheile einzelner Deutscher Gerichte sich zu der Auffassung des Reichsgerichts in dieser an und für sich so einfachen Frage nicht bekannt haben.

Die Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche werden daher sowohl in ihrem eigenen als in dem Interesse des ihm zur Beförderung anvertrauten Publikums zweckmässig durch öffentlichen Aushang in den Bahnhofsvorhallen in der Nähe der Billetschalter auf die Unübertragbarkeit der Retour-, Rundreise-Abonnementsbillets aller Art hinzuweisen und auf die Strafbarkeit missbräuchlicher Benutzung solcher Billets unter Bezugnahme auf die Entscheidung des höchsten Gerichtshofes aufmerksam zu machen haben. Es wird die Zeit dann hoffentlich lehren, ob die Meinung v. Jhering's „dass dem einfachen, natürlichen Gefühl des Volkes es nie in den Sinn wird wollen, dass die Benutzung eines Inhaberpapiers von seiten eines anderen, als des ursprünglichen Erwerbers etwas Unmoralisches enthalte“, auch ferner eine richtige sein und praktisch geglaubt wird. Wir glauben es nicht und würden es unter den jetzigen Umständen den Anhängern von Jhering's nicht rathen, mit einem von einem Dritten bereits zur Hinfahrt benutzten Retourbillet in einem Eisenbahnzuge sich betreffen zu lassen.

Dr. J—n.

Vereins-Lenkachsen.

Die Anwendung langer Güterwagen mit grossem Radstande zur Beförderung von Langholz, Schienen und anderen Walzwerkserzeugnissen u. dgl. hatte sich schon vor längerer Zeit als Bedürfniss herausgestellt. Mit dem Wachsthum des Verkehrs und dem Fortschreiten der Gerwerbsthätigkeit gestaltete sich dasselbe immer dringender. Der Einführung derartiger Wagen stellten sich jedoch Schwierigkeiten in Bezug auf die allgemeine Uebergangsfähigkeit derselben entgegen, soweit nicht die ihrer bekannten Mängel wegen wenig beliebten Wagen mit Drehgestellen in Frage kamen. Wegen der Vermehrung der Widerstände und der Abnutzung des Materials beim Befahren von Krümmungen wurden Wagen mit grossen festen Radständen vom Uebergange auf Bahnen mit vielen und scharfen Krümmungen ausgeschlossen. Die ablehnenden Verwaltungen stützten sich hierbei auf die den Radstand der Fahrzeuge begrenzenden Bestimmungen der früheren Technischen Vereinbarungen vom Jahre 1876, nach welchen für alle vorkommenden Krümmungen diejenigen Radstände angegeben waren, welche zu Gunsten der Schonung des Materials womöglich nicht überschritten werden sollten.

Als Mittel, um die Nachtheile der Wagen mit grossen festen Radständen beim Durchfahren von Krümmungen zu beseitigen, bot sich die Anwendung von Lenkachsen, d. h. solchen Achsen dar, welche in den Krümmungen sich von selbst nach der Richtung des Halbmessers einstellen. Verschiedene Konstruktionen zur Lösung dieser Aufgabe waren in mehr oder minder vollkommener Form auf einzelnen Vereinsbahnen bereits zur Anwendung gelangt, als die später mehrfach veränderten,

von Klose für diesen Zweck erfundenen Einrichtungen in Deutschland Eingang fanden, welche von neuem zu Versuchen und Fortschritten in dieser Richtung Anregung gaben.

Die bezüglich der Uebernahme derartiger Wagen innerhalb der verschiedenen Vereins-Verwaltungen erforderlichen vorgängigen Verständigungen, welche überdies noch durch den Mangel an Erfahrungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit der einzelnen Konstruktionen, sowie auch einer bestimmten, einheitlichen und nicht misszuverstehenden Bezeichnung dieser Fahrzeuge wesentlich erschwert waren, führten bald zu empfindlichen Unzuträglichkeiten und liessen das Bedürfniss einer einheitlichen Regelung dieser Angelegenheit dringend fühlbar werden. Dieselbe wurde bei Gelegenheit der Neubearbeitung der Technischen Vereinbarungen im Jahre 1882 in Angriff genommen. Es wurde beschlossen, die ständige technische Kommission des Vereins mit der Prüfung der auf den verschiedenen Vereinsbahnen angewendeten Lenkachsensysteme in Bezug auf deren Betriebssicherheit zu beauftragen, soweit Anträge von Vereins-Verwaltungen in diesem Sinne gestellt würden, und die sämmtlichen Vereins-Verwaltungen zur Uebernahme derjenigen Lenkachsenwagen zu verpflichten, welche seitens der technischen Kommission für zulässig erklärt sein würden, und gegen deren Zulassungserklärung nicht von einzelnen Verwaltungen innerhalb bestimmter Frist Einspruch erhoben sei. Die Technischen Vereinbarungen vom Jahre 1882 enthalten im § 137 folgende hierauf bezügliche, allgemein verbindliche Bestimmung:

„Wagen mit durch den Verein, resp. dessen technische Kommission approbirten Einrichtungen, welche eine radiale Einstellung der Endachsen in den Krümmungen gestatten, sind zuzulassen. Solche Wagen haben beiderseits auf den Hauptträgern die Aufschrift ‚Appr. Lenkachsen‘ zu tragen."

Als Erläuterung für die Anwendung und Wirksamkeit dieser Bestimmung ist derselben in einer Anmerkung folgender Zusatz beigefügt:

„Anträge auf Zulassung solcher Wagen sind an die geschäftsführende Direktion des Vereins zu richten, welche diese Anträge der technischen Kommission zur Prüfung überweist. Das Resultat dieser Prüfung ist in einem Kommissionsbeschlusse zusammenzufassen, welcher seitens der geschäftsführenden Direktion allen Vereins-Verwaltungen zur Erklärung mitzutheilen ist.

Dieser Beschluss wird perfekt und hiermit zu einem für alle Vereins-Verwaltungen verbindlichen Vereins-Beschlusse, wenn ihm nicht binnen 8 Wochen nach seiner Mittheilung an die Vereins-Verwaltungen von einem Zehntel sämmtlicher im Verein vertretenen Stimmen widersprochen worden ist. (cfr. Beschluss der Generalversammlung d. d. Breslau, den 31. Juli und 1. August 1882 zu No. XIX der Tagesordnung.)"

Um die Grundlagen für die Beurtheilung der Zulässigkeit und Betriebssicherheit der angewendeten Lenkachsenkonstruktionen zu beschaffen, wurden in den Jahren 1882 bis 1886 auf einer grossen Zahl von Vereinsbahnen entsprechende Versuche und Beobachtungen angestellt, welche insgesammt das Ergebniss lieferten, dass bei allen Systemen und Geschwindigkeiten eine richtige radiale Einstellung erzielt wurde. Bei Geschwindigkeiten über 50 bis 60 km in der Stunde machte sich jedoch bei allen Konstruktionen ein unruhiger Gang und lebhaftes Schlingern bemerkbar. Diese Erfahrung führte dazu, Mittel anzuwenden, um den Achsen durch den Einfluss äusserer Kräfte eine starke Neigung zum Rückgange in ihre Normalstellung, bezw. zum Verharren in derselben, zu verleihen. Je wirksamer diese Mittel waren, desto ruhiger erwies sich der Gang der Fahrzeuge bei grösseren Geschwindigkeiten. Da in dieser Hinsicht höhere Anforderungen an diejenigen Wagen, welche für schnellfahrende Züge bestimmt sind, gestellt werden müssen, wurde eine Sonderung der Lenkachsenkonstruktionen nach 2 Gattungen A und B vorgenommen. Die Gattung A umfasst die Lenkachsensysteme mit unbeschränkter Uebergangsfähigkeit, welche also für alle, auch die grössten Geschwindigkeiten Verwendung finden können, während diejenigen der Gruppe B nur in Zügen verkehren dürfen, welche eine Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde nicht überschreiten. Ausser dieser Gruppenbezeichnung erhält jedes System beider Gattungen zur unzweifelhaften Kennzeichnung desselben noch eine Nummer, so dass, nachdem auf der vorjährigen Generalversammlung zu Stuttgart noch die Bezeichnung „Appr. Lenkachsen" in „Vereins-Lenkachsen" umgewandelt worden ist, die nach § 137 der Technischen Vereinbarungen vorgeschriebene Aufschrift an den Langträgern derartiger Wagen beispielsweise zu lauten hat:

„Vereins-Lenkachsen A 2", bezw.
„Vereins-Lenkachsen B 3".

Wagen mit dieser vollständigen Anschrift sind von allen Vereins-Verwaltungen für Züge mit entsprechender Geschwindigkeit zu übernehmen, sofern die Uebernahme nicht etwa wegen der sonstigen Beschaffenheit der Fahrzeuge abgelehnt werden muss. Der freien Vereinbarung zwischen einzelnen Verwaltungen bleibt es überlassen, ob Wagen der Gruppe B für Züge übernommen werden sollen, welche eine grössere Geschwindigkeit als 50 km in der Stunde haben. Die Zeichnungen der als zulässig erklärten Lenkachsenkonstruktionen werden allen Vereins-Verwaltungen mitgetheilt und ausserdem im „Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens" veröffentlicht, unter Angabe derjenigen Theile, welche genau nach der Zeichnung ausgeführt werden müssen und derjenigen, bei welchen gewisse Abweichungen statthaft sind. Für die genaue Einhaltung der Zulassungsbedingungen ist die Eigenthumsbahn der benutzenden gegenüber haftbar. Die näheren Bestimmungen über die Anmeldung und das Prüfungsverfahren, sowie die allgemeinen Bedingungen, von welchen die Zulassung von Lenkachsen abhängig gemacht wird, sind in den jüngst erschienenen „Grundzügen für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen, gültig vom 1. Dezember 1886 an" enthalten.

Die erwähnten, behufs Gewinnung von Erfahrungen über Lenkachsen angestellten Versuche hatten nicht allein den Zweck, Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Betriebssicherheit derselben, sondern auch für deren Zweckmässigkeit zu liefern. Die in letzterer Beziehung gewonnenen beachtenswerthen Ergebnisse waren durchweg günstige. Alle Versuche ergaben eine beträchtliche Verminderung der Widerstände in Krümmungen bei Anwendung von Lenkachsen gegenüber steifachsigen Fahrzeugen. Der Unterschied zu Gunsten der Lenkachsen wächst natürlich mit der Grösse des Radstandes, indem der Widerstand bei denselben mit wachsendem Radstande in viel geringerem Verhältniss zunimmt, als bei steifachsigen Wagen. Auch der Widerstand in geraden Strecken wurde bei lenkachsigen Wagen geringer gefunden. Dieser erhebliche Betriebsersparnisse in Aussicht stellende Vortheil in Verbindung mit der durch die Vereinsvorschriften unter bestimmten Bedingungen gestatteten Erleichterung der unbeschränkten Uebergangsfähigkeit werden voraussichtlich Veranlassung zu weiterer Einführung von Wagen mit Vereins-Lenkachsen geben.

L.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privateisenbahnen.

Das Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen durch den Staat vom 28. März 1887 ist durch den „Staatsanzeiger" und durch das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" No. 12 vom 13. April d. J. publizirt worden. Dasselbe ist bis auf den § 10 — dessen zweiter Satz: Zur Veräusserung einzelner Bestandtheile u. s. w. weggefallen ist — übereinstimmend mit dem bereits in No. 12 S. 102 d. Ztg. abgedruckten Gesetzentwurfe.

In Verfolg dieses Gesetzes ist der nachstehend abgedruckte Allerhöchste Erlass vom 30. März d. J. durch den „Staatsanzeiger" vom 9. d. Mts. veröffentlicht worden:

„Allerhöchster Erlass vom 30. März 1887, betreffend Vereinigung des Nordhausen-Erfurter und des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens mit den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen einerseits zu Frankfurt a/M., andererseits zu Köln (linksrheinischen).

Auf Ihren Bericht vom 28. März d. J. bestimme Ich zur Ausführung des Gesetzes vom 28. März d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, dass die Verwaltung

1. des Nordhausen-Erfurter Eisenbahnunternehmens der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.,
2. des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens der Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln

übertragen wird.

Dieser Erlass ist durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen."

Hieran schliesst sich eine Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. d. Mts., betreffend Uebertragung der Verwaltung und Betriebsleitung der zu dem Nordhausen-Erfurter und dem Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken an die Betriebsämter einerseits zu Nordhausen, andererseits zu Aachen:

„Nachdem zur Ausführung des Gesetzes vom 28. März d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, durch Allerhöchsten Erlass vom 30. März d. J. bestimmt worden, dass das Nordhausen-Erfurter und das Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmen mit den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen einerseits zu Frankfurt a/M., andererseits zu Köln (linksrheinischen) vereinigt werden soll, ist die demnächstige Verwaltung und Betriebsleitung der zu diesen Unternehmungen gehörenden Strecken, und zwar:

1. des Nordhausen-Erfurter Eisenbahnunternehmens dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Nordhausen,
2. des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens dem der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Aachen,

innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden."

Ferner ist das Gesetz vom 1. April d. J., betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen auf den Staatseisenbahnen, sowie betreffend Veräusserung in der Staats-Eisenbahnverwaltung durch den „Staatsanzeiger" vom 9. d. Mts. veröffentlicht worden. Dasselbe ist in seinen §§ 1 und 2, abgesehen von einigen redaktionellen Aenderungen, übereinstimmend mit dem in No. 12 S. 104 *) abgedruckten Gesetzentwurf. An diese beiden Paragraphen schliessen sich die nachstehend aufgeführten §§ 3—6.

§ 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Koursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsammlung S. 1197) zur Anwendung.

§ 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter No. I, II und III bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

Die Bestimmung im Absatz 2 gilt in gleicher Weise für die Verfügungen der Staatsregierung in betreff derjenigen Eisenbahnen, rücksichtlich deren in früheren Gesetzen eine dem Absatz 1 entsprechende Vorschrift gegeben ist.

§ 5.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zum Ausgangspunkt für die im § 1 unter No. I a 16 des Gesetzes, betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates, die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Heide nach der Landesgrenze bei Ribe, sowie die Beschaffung von Mitteln für die Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes, vom 4. April 1884 (Gesetzsammlung S. 105), zur Ausführung genehmigte Zweigbahn nach Simmern anstatt der Station Bretzenheim einen nördlich von derselben in der Nähe der Station Langenlonsheim belegenen Punkt der Rhein-Nahebahn zu wählen.

§ 6.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, von der durch das Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, vom 28. März 1882 (Gesetzsammlung S. 21), im § 1 letzten Absatz zum Bau einer Eisenbahn von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningenschen Landesgrenze bewilligten Summe von 5 000 000 ℳ. den Betrag von 250 000 ℳ. zur Beschaffung von Betriebsmitteln zu verwenden.

Ueber den Bau und demnächstigen Betrieb der durch das vorstehende Gesetz vom 1. d. Mts. zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen verordnet ein Allerhöchster Erlass vom 6. d. Mts. folgendes:

„Auf Ihren Bericht vom 2. April d. J. bestimme Ich, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetz vom 1. April d. J., betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen auf den Staatseisenbahnen, sowie betreffend Veräusserungen in der Staats-Eisenbahnverwaltung, vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben, und zwar:

1. der Bahnen:
   a) von Tilsit nach Stallupönen,
   b) von Terespol nach Schwetz,
   c) von Montwy nach Kruschwitz,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,
2. der Bahnen:
   a) von Meseritz nach Reppen,
   b) von Reichenbach in Schlesien nach Langenbielau,
   c) von Forst in der Lausitz nach Weisswasser,
   d) von Bergen auf Rügen einerseits nach Krampas-Sassnitz, andererseits nach Lauterbach,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin,
3. der Bahn:
   von Neusalz a. O. über Freistadt einerseits nach Sagan, andererseits nach einem in der Nähe von Reisicht belegenen Punkte der Linie Liegnitz-Sagan,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau,
4. der Bahnen:
   a) von Glöwen nach Havelberg,
   b) von Flensburg (Nordschleswigsche Weiche) nach Niebüll oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Heide-Ribe,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona,
5. der Bahnen:
   a) von Pratau oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Wittenberg-Halle nach Torgau,
   b) von Cöthen oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Cöthen-Dessau nach Aken,
   c) von Zella-Mehlis oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Erfurt-Ritschenhausen über Schmalkalden nach Klein-Schmalkalden,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt,
6. der Bahn:
   von Jerxheim nach Nienhagen,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg,
7. der Bahn:
   von Dillenburg nach Strassebersbach,

   der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln,
8. der Bahnen:
   a) von Euskirchen nach Münstereifel,
   b) von Dülken nach Brüggen,
   c) von Lindern nach Heinsberg,

   der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln,
9. der Bahn:
   von Bensberg nach Immekeppel,

   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld

übertragen wird.

Zugleich bestimme Ich, dass das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den von Ihnen festzustellenden Plänen nothwendig sind, nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll:

1. für sämmtliche vorbezeichnete Eisenbahnen — bezüglich der unter No. 5 Litt. b aufgeführten Linie von Cöthen oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Cöthen-Dessau nach Aken, der unter No. 5 Litt. c aufgeführten Linie von Zella-Mehlis oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Erfurt-Ritschenhausen über Schmalkalden nach Klein-Schmalkalden und der unter No. 6 aufgeführten Linie von Jerxheim nach Nienhagen für den im diesseitigen Staatsgebiet belegenen Theil derselben —, sowie

2. auch für diejenigen im § 1 unter No. II und III sowie im § 5 des oben erwähnten Gesetzes vorgesehenen Bauausführungen, für welche das Enteignungsrecht nicht bereits nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen oder früheren landesherrlichen Erlassen Platz greift.

Diese Verordnung ist in der „Gesetzsammlung" zu veröffentlichen."

Umtausch der Aktien der neuerdings verstaatlichten Bahnen. Hinsichtlich dieses Umtausches liegen folgende Mittheilungen vor: Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) fordert die Inhaber der Stammaktien und der Stamm-Prioritätsaktien der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft oder der Aachener Industriebahn-Aktiengesellschaft auf, diese Aktien und die Dividendenscheine für das Jahr 1887 und die folgenden Jahre nebst Talons vom 1. Mai d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung entweder bei der Hauptkasse in Köln, bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Aachen oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin, Leipzigerplatz 17, einzureichen. Es werden vertragsmässig gewährt: a) für je 7 Stammaktien à 600 ℳ. Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 6 000 ℳ. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887, sowie eine baare Zuzahlung von 3 ℳ. für jede Stammaktie à 600 ℳ.; b) für je 7 Stammaktien à 1 200 ℳ. Staats-Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 12 000 ℳ. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887, sowie eine baare Zuzahlung von 6 ℳ. für jede Stammaktie à 1 200 ℳ.; c) für je 7 Stamm-Prioritätsaktien à 600 ℳ. Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten

---

*) Wir berichtigen hierbei einen in genannter No. 12 untergelaufenen Druckfehler: Der von den Interessenten zu leistende Zuschuss für die unter C. d. aufgeführte Linie Cöthen-Aken beträgt nicht 600 000 ℳ., sondern nur 60 000 ℳ.

Anleihe zum Nennwerthe von 6000 *M.* mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887, sowie eine baare Zuzahlung von 36 *M.* für jede Stamm-Prioritätsaktie à 600 *M.* Die Staatsregierung ist bis auf weiteres bereit, auch eine nicht durch 7 theilbare Anzahl von Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien zu konvertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der baar zu zahlende Betrag nach dem um 1 pCt. verminderten Kourse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in Baar umzurechnen ist, wird vom 1. Januar 1887 ab mit $3^1/_2$ pCt. verzinst. Die Frist, innerhalb welcher die Aktien einzureichen sind, wird in Gemässheit des § 4 des Vertrages vom 3/4. Februar 1887 auf ein Jahr, also bis zum 30. April 1888 einschliesslich, mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Aktien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren. Eine Verlängerung dieser Umtauschfrist ist mit Rücksicht auf die Durchführung der gleichzeitig mit dem Umtausch der Aktien einzuleitenden Liquidation der Gesellschaft ausgeschlossen.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin fordert die Besitzer von Aktien und Stammprioritäten 1. der Angermünde-Schwedter, 2. derBerlin-Dresdener und 3. der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn auf, ihre Titres vom 1. Mai d. J. ab bei der Eisenbahnhauptkasse in Berlin (Leipziger Platz 17) zum Umtausch einzureichen. Es werden gewährt: zu 1. a) für je 7 Aktien 300 *M.* $3^1/_2$ pCt. Konsols, b) für je 7 Stamm-Prioritätsaktien 1600 *M.* $3^1/_2$ pCt. Konsols, beiderseits mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab; zu 2. a) für je 7 Stammaktien 500 *M.* $3^1/_2$ pCt. Konsols und b) für je 7 Stammprioritäten 2400 *M.* $3^1/_2$ pCt. Konsols mit Zinsscheinen vom 1. April 1887 ab; zu 3. a) für je 7 Stammaktien à 300 *M.* $3^1/_2$ pCt. Preussische Konsols im Nennwerthe von 750 *M.*, b) für je 7 Stamm-Prioritätsaktien à 300 *M.* 2250 *M.* $3^1/_2$ pCt. Preussische Konsols mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887 ab. Die zuletzt aufgeführten Titres können ausser bei der oben angegebenen Kasse auch bei den betreffenden Dienststellen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., Erfurt und Nordhausen umgetauscht werden. Die Umtauschfristen sind ebenfalls auf 1 Jahr bemessen.

Zweite Eisenbahn-Stückgutklasse.

Den Bemühungen der Preussischen Staatsbahnverwaltung ist es, wie die „K. Ztg." berichtet, gelungen, die Main-Neckarbahn und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu veranlassen, für die Beförderung bestimmter Stückguter im gegenseitigen unmittelbaren Verkehr und im Durchgangsverkehr dieselbe Grundtaxe und dieselbe Abfertigungsgebühr zur Verfügung zu stellen, welche von ihnen hierfür eingerechnet wird. Auch mit den übrigen Süddeutschen Bahnverwaltungen sind die Preussischen Staatsbahnen in entsprechende Verhandlungen getreten, deren Ergebniss hoffentlich ein gleiches sein wird. Nachdem seitens der Niederländischen Bahnen für ihren direkten Verkehr mit Deutschland für die zweite Stückgutklasse dieselben und theils noch niedrigere Grundtaxen u. s. w. als der Preussischerseits zugestandene Einheitssatz gewährt worden sind, wird für die Deutsch-Belgischen Verkehre ein gleiches Vorgehen der Belgischen Staatsbahn bestimmt erwartet.

Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln.

Die bereits in No. 29 S. 273 d. Ztg. mitgetheilte, zwischen der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Regierung ausgetauschte Erklärung, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln vom 17. März 1887, ist inzwischen auch in dem „Deutschen Reichsanzeiger" veröffentlicht worden.

Revidirtes Statut der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft hat ein nach den Beschlüssen der Generalversammlung vom 22. Mai 1886 auf Grund der Konzessionsurkunden vom 8. Januar 1872 und 22. Januar 1883 festgestelltes revidirtes Statut erscheinen lassen. In einem demselben angefügten Nachtrag I, betreffend die Verausgabung von 600000 *M.* Stamm-Prioritätsaktien, ist ausgesprochen, dass das Grundkapital der Gesellschaft von 19500000 *M.*, bestehend aus 18000000 *M.* Stammaktien und 1500000 *M.* Stamm-Prioritätsaktien, infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 22. Mai 1886, vorbehaltlich der Genehmigung der Königlichen Staatsregierung, auf 20100000 *M.* erhöht wird. Zu diesem Zwecke werden weitere 600000 *M.* Stamm-Prioritätsaktien ausgegeben. Letztere, je im Betrage von 1200 *M.*, werden unter den fortlaufenden Nummern 2501 — 3500 dergestalt ausgefertigt, dass jede dieser Stamm-Prioritätsaktien zur Unterscheidung von den alten auf 600 *M.* lautenden Stücken zwei fortlaufende Nummern erhält. Im übrigen sind für diese neuen Stamm-Prioritätsaktien, sowie für die denselben beizufügenden Dividendenscheine und Talons alle diejenigen Bestimmungen massgebend, welche über die bereits emittirten Stamm-Prioritätsaktien über je 600 *M.* (No. 1 bis 2500) gelten. Die Königlich Preussische Staatsregierung hat laut Benachrichtigung des Königlichen Eisenbahnkommissariats zu Berlin vom 30. Dezember 1886 diesen Nachtrag genehmigt; die Eintragung desselben in das Gesellschaftsregister des hiesigen Königlichen Amtsgerichts ist laut Bekanntmachung desselben vom 18. Februar 1887 vollzogen.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

In dem bekannten Prozesse eines Aktionärs gegen den Vorstand und Aufsichtsrath der Aachen-Jülicher Eisenbahn wurde die auf den 6. d. Mts. anberaumte Hauptverhandlung auf den 20. d. Mts. vertagt, da die Gesellschaft vorerst gegen die Entscheidung des Landgerichts, dass der Antrag der verklagten Gesellschaft auf Sicherheitsleistung seitens des Klägers zu verwerfen sei, beim Kölner Ober-Landesgericht Beschwerde erhoben hat.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

In der am 31. März d. J. abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsraths der Altdamm-Colberger Eisenbahn wurde, wie der „B. B.-C." meldet, beschlossen, die Verpachtung der Strecke Altdamm-Gollnow an den Preussischen Staat der nächsten Generalversammlung vorzuschlagen.

Falls dieser Vorschlag von den Betheiligten angenommen werden sollte, würde die Preussische Staatsbahnverwaltung, welche bekanntlich im Begriffe ist, eine neue Bahnverbindung von Altdamm über Gollnow nach Wollin herzustellen, der Nothwendigkeit enthoben werden, für die eigenen Zwecke einen besonderen Bahnbau für die Strecke Altdamm-Gollnow auszuführen.

Altona-Kieler Eisenbahn.

Am 1. d. Mts. hat die Schlusssitzung des Verwaltungsraths der Altona-Kieler Eisenbahn stattgefunden. Den einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildete die Erklärung desselben, dass der mit der Königl. Staatsregierung abgeschlossene Vertrag nunmehr seitens der letzteren in allen Theilen erfüllt sei.

Bayerische Staatsbahnen: Reichenhall-Berchtesgaden.

Das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeusseren hat sich nunmehr auf eingehende Gutachten der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen hin für eine Adhäsionsbahn von Reichenhall nach Berchtesgaden entschlossen. Die Trace geht unmittelbar vom Bahnhof Reichenhall ab durch die Stadt am Kirchstein vorüber, wo die erste Haltestelle etablirt wird, in einer Steigung von 1 : 25 bis zum Pass Hallthurm und fällt dann hinab, 1 : 40, in das Thal der Bischofswieser Ache bis zum Holzgarten der Salinenverwaltung in Berchtesgaden, wo die Linie ausmündet. Der ursprünglich geplante Tunnel vor Hallthurm durch den Fuchsstein kommt nicht zur Durchführung, sondern wird dafür ein nächstseitiger Einschnitt hergestellt. Die erste Steigung 1 : 25 wird alsdann die grösste auf Bayerischen Bahnen sein; bis jetzt ist diese auf der Lokalbahn nach Lahnstein (Oberfranken) erzielt, wo sie 1 : 33 beträgt.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Der „B. B.-C." berichtet, dass zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt eine Verständigung bezüglich der Herstellung direkter Tarife für die Station Frankfurt H. L. B. erzielt worden ist. Dieselbe geht im wesentlichen dahin, dass diejenigen Tarife, welche bei der Eröffnung des Güterbahnhofs der Staatsbahnen, sei es für den gesammten Verkehr, sei es für einen beschränkten Verkehr mit den Stationen der Preussischen Staatsbahnen und im Transit über deren Linien für diesen Bahnhof eingeführt werden, gleichzeitig der Hessischen Ludwigsbahn zur Verfügung gestellt werden. Die Eröffnung des Staatsgüterbahnhofs ist für den Wagenladungsverkehr für nächsten Juli oder August in Aussicht genommen. Bis zu diesem Zeitpunkte ist die Einführung direkter Tarife wie bisher auf solche Fälle beschränkt, für welche ein besonderes, von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. anzuerkennendes Bedürfniss für einzelne Artikel und Verkehre nachgewiesen wird. Diese Vereinbarung hat inzwischen die Genehmigung des Herrn Ministers gefunden.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.

Für eine von der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft zu erbauende und zu betreibende Nebenbahn von Oertzenhof nach Woldegk war die Bewilligung einer Landeshilfe von 20000 *M.* für das Kilometer in Vorschlag gebracht, von den Ständen jedoch nur in der Höhe von 15000 *M.* für das Kilo-

meter genehmigt worden. An diese Bewilligung sind u. a. folgende Bedingungen geknüpft: Es werden täglich drei Züge nach beiden Richtungen abgelassen, und zwar die Züge nach Oertzenhof mit Anschluss an die auf der Hauptbahn in der Richtung nach Neubrandenburg laufenden Züge. Die Tarife für Personen- und Güterverkehr dürfen die für die Hauptbahn bestehenden Tarife nicht überschreiten. Bei einem etwaigen Anschluss neuer Bahnen wird durch die Konzessionsbedingungen das Recht vorbehalten, zu verlangen, dass von der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft ausser Gewährung des Anschlusses auch auf der Anschlussstation der Betrieb der anschliessenden Bahn übernommen werde, und dass die bezüglichen Betriebskosten von den bezüglichen beiden Bahnen nach Verhältniss ihres Verkehrs auf dieser Station getragen werden. Der Bau der Bahn ist im Jahre 1887 zu beginnen und bis zum Schlusse des Jahres 1888 fertig zu stellen.

Werrabahn.

Einem Aktionär der Werrabahn, welcher sich an die Direktion der Gesellschaft mit einer Anfrage über die in der jüngsten Zeit vielfach erörterten Konkurrenzverhältnisse des Unternehmens gewendet hatte, ist von derselben folgende Auskunft ertheilt worden: „Auf das gefällige Schreiben vom 31. v. M. erwidern wir ergebenst, dass uns keine Umstände bekannt sind, welche als das Werrabahnunternehmen irgend wesentlich schädigend anzusehen wären, es müsse denn die schon lange allgemein bekannte Thatsache gemeint sein, dass die am 1. August 1884 eröffnete Dietendorf-Ritschenhausener und die am 1. Oktober 1885 eröffnete Eichicht-Stockheimer Bahn der Werrabahn viel Durchgangsverkehr entzogen haben, welcher ungünstige Einfluss ja auch bereits in dem Betriebsergebniss des Jahres 1885 zu Tage getreten ist. Seit jener Zeit ist in den Konkurrenzverhältnissen der Werrabahn keine wesentliche Aenderung eingetreten und wohl auch fürs Erste nicht zu erwarten . . .“

Drahtseilbahn bei Ems.

Die von Ems auf den Malberg führende, zweigleisige Drahtseilbahn wird voraussichtlich zu Anfang Mai d. J. dem Verkehre übergeben werden. Es wird beabsichtigt, in Zwischenräumen von je 10 Minuten einen Wagen, welcher für 48 Personen Raum gewährt, auf- bezw. abwärts zu befördern.

Hafenanschlussbahn von Neuss.

Seitens der Stadt Neuss ist zwischen der Station Neuss und dem Erftkanal eine Verbindungsbahn — Hafenanschlussbahn — hergestellt, welche am 22. Februar d. J. in Betrieb genommen worden ist. Der Betrieb derselben wird von der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische) ausgeführt. Auf Grund des bezüglichen, mit der Stadt Neuss abgeschlossenen Vertrages wird im Anschluss an die Tarife der Station Neuss für die Zustellung und Abholung der Wagen in den Aufstellungsgleisen der Anschlussbahn am Erftkanal eine Gebühr von 0,50 *M.* für jede angefangene Wagenladung von 5 000 kg von den Versendern oder Empfängern entrichtet. Für Sendungen, welche lediglich zwischen den Aufstellungsgleisen der Hafenanschlussbahn und dem Bahnhofe Neuss oder einem an denselben angeschlossenen Werke befördert werden, wird ein Frachtsatz von 2,50 *M.* zuzüglich der Zustell- und Abholegebühr, also 3 *M.* für jede angefangene 5 000 kg des Gewichts der Ladung erhoben. Die Versendung und der Bezug von Stückgütern auf der Hafenanschlussbahn regelt sich nach den hierfür jeweilig massgebenden besonderen Bestimmungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Privatbahn-Berufsgenossenschaft hat das nach dem Unfallversicherungs-Gesetz vorzunehmende Umlageverfahren für die 1¼ Jahre der Geltung des Gesetzes in den letzten Wochen zur Durchführung gebracht. Die durch die Umlage aufzubringenden Beträge bestehen aus den von den Bahnverwaltungen vorschüssig gezahlten Unfallentschädigungen zuzüglich 300 pCt. dieser Entschädigungen als Rücklage zum Reservefonds, sowie aus den Verwaltungs- und Schiedsgerichtskosten und aus einigen Zahlungen aus Anlass der Uebernahme von Versicherungsverträgen.

Jene Beträge beliefen sich insgesammt für das IV. Vierteljahr 1885 auf 4 788,45 *M.* und für das Jahr 1886 auf 79 134,98 *M.* In der letzteren Summe sind 17 526,78 *M.* Unfallentschädigungen und 52 580,34 *M.* Rücklage für den Reservefonds enthalten.

An der Umlage für 1886 waren 31 Vollbahnen und 61 Sekundärbahnen betheiligt. Die Summe der bei diesen Bahnen im Jahre 1886 gezahlten anrechnungsfähigen Gehälter und Löhne, welche nach dem Gesetze für die Vertheilung der Ausgaben massgebend sind, stellte sich auf 19 924 024 *M.* Die für 1886 von der Berufsgenossenschaft geleisteten Ausgaben haben mithin 3,97 ‰ jener Summe betragen.

Kette, Deutsche Elbschifffahrts-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrath der Elbschifffahrts-Gesellschaft „Kette“ hat beschlossen, der am 25. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung für 1886 nach 668 900 *M.* Abschreibungen eine Dividende von 1 pCt., gegen 2⅔ pCt., welche für 1885 vertheilt wurden, vorzuschlagen.

Internationales Zollbüreau in Brüssel.

Nach einer, der „Voss. Ztg.“ zugegangenen Meldung wird durch das Belgische Auswärtige Amt zur Zeit in Brüssel das neue internationale Büreau eingerichtet, welches alle Zolltarife und Eisenbahntarife der Welt austauscht und auch die Tarife übersetzen lässt. Fünfundzwanzig Staaten, Deutschland an der Spitze, sollen daran betheiligt sein und gemeinsam die Kosten dieser Einrichtung decken.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1874 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Rechenschaftsbericht der Abrechnungsstelle des Vereins für den Zeitraum vom 1. April 1886 bis Ende März 1887 (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 1919 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. Nachweisung der auf Grund der Festsetzungen in § 6 (Abs. 3) der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten bezw. in Ziffer 8 (Abs. 3) der betreffenden Ausführungsvorschriften im Jahre 1886 ausgefertigten Rundreisebillete (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 1920 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 1933 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betr. die eventuelle andere Gestaltung der Uebersichtskarte zu dem Hauptverzeichnisse der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 1934 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betr. Massregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus der Schweiz.

Von der Gotthardbahn.

Dem Direktorium der Gotthardbahn ist seitens des Schweizerischen Bundesrathes nunmehr die amtliche Mittheilung zugegangen, dass Deutschland, Italien und die Schweiz übereingekommen seien, der Gotthardbahn für die Herstellung des zweiten Gleises auf den zusammen 68 km langen Bergstrecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Bodio eine Frist von 10 Jahren einzuräumen. Der Schweizerische Bundesrath theilte ferner mit, dass die vorgenannten Vertragsstaaten die zu leistende Kaution auf 4½ Millionen Francs festgesetzt haben und dass die Gotthardbahn nur zwei Drittel der Zinsen der verfügbaren Mittel in Anspruch nehmen dürfe. Letztere hatte das Verfügungsrecht über sämmtliche Zinsen gefordert.

Seit Ende März d. J. wird die Grenzstation Chiasso durch vorläufig etwa 300 Glühlampen von 10 bis 35 Kerzen Lichtstärke, sowie durch eine Anzahl Bogenlampen elektrisch beleuchtet. Das Empfangsgebäude mit langem Perron, mit den Zollrevisions- und Wartesälen und mit den vielen Büreaus, sowie die ausgedehnten Gebäude für die Schweizerische und Italienische Zoll- und Postverwaltung, für die Güter- und Lokomotivschuppen der Gotthardbahn und der Ferrovia mediterrane ed adriatica, welche Gebäude auf eine Länge von ¾ km sich ausdehnen, sind reichlich beleuchtet. Zu diesem Behufe werden 2 Dynamomaschinen für je 200 Glühlampen à 16 Normalkerzen mit 100 Volt Spannung durch eine Dampfmaschinenanlage mit Ventilmaschine von 40 Pferdekräften betrieben. Die gesammte Anlage ist durch die Firma Stirnemann & Weissenbach in Zürich hergestellt worden.

Zum Nachfolger des verstorbenen Maschinenmeisters Jacob Stocker (siehe No. 29 S. 275 d. Ztg.) hat die Direktion den Maschineningenieur E. Frey aus Olten, Chef der Hauptwerkstätte zu Bellinzona, gewählt. Derselbe hat die mechanisch-technische Abtheilung des Eidgenössischen Polytechnikums besucht und war sodann als Maschineningenieur bei der Schweizerischen Centralbahn, bei den Westschweizerischen Bahnen, bei der Oesterreichischen Nordwestbahn und schliesslich bei der Gotthardbahn angestellt.

Schweizerische Eisenbahnprojekte.

Eine neuerdings erschienene Denkschrift der Regierung von Graubünden betrifft die Wiederaufnahme der Bestrebungen zu Gunsten der Herstellung einer bündnerischen Alpenbahn (Splügenbahn). Dieselbe soll als Grundlage zu den Verhandlungen einer zweiten Konferenz dienen.

Der Bundesrath hat bei der am 12. d. Mts. zusammengetretenen Bundesversammlung die Konzessionsertheilung für die Linien Chur-Thusis, Thusis-Filisur, Landquart-Davos, Schynige Platte, Bönigen-Zweilütschinen-Lauterbrunnen-Grindelwald u. a. beantragt. Auch die Projekte einer Bahn auf den Gurten und neuestens einer Drahtseilbahn Merligen-Beatenberg sollen, wie den „Basler Nachr." gemeldet wird, finanziell gesichert erscheinen.

Simplonbahn.

Die Italienischen Interessenten des Simplonprojekts entfalten eine rege Thätigkeit, um die Ausführung desselben zu fördern. Eine kürzlich unter Vorsitz des Senators Robecchi abgehaltene Versammlung des Lombardischen Komitees beschloss, mit allen Mitteln für die möglichst beschleunigte Verwirklichung des Projektes einzutreten und zu diesem Zwecke demnächst eine allgemeine Versammlung von Vertretern der lokalen Komitees in Genua, Novara, Arona und Domodossola nach Mailand einzuberufen.

Kapitän James B. Eads †.

Am 8. März d. J. starb der durch seine hervorragenden Ingenieurleistungen weit über die Grenzen seines Vaterlandes bekannte und berühmte Nordamerikanische Kapitän James B. Eads, ein selfmademan im umfassendsten Sinne des Wortes. Er war am 23. Mai 1820 im Staate Indiana geboren und begann, sich im 13. Lebensjahre dem Kaufmannsstande zu widmen. Fünf Jahre später wurde er Clerk auf einem Mississippidampfer, und während seiner dreijährigen Thätigkeit als solcher lenkte sich seine Aufmerksamkeit bereits in bemerkenswerther Weise auf die Lösung zeitgemässer technischer Aufgaben, für deren Behandlung er ein auffälliges Verständniss bewies. Durch die Erfindung eines Taucherglockenbootes für die Bergung der Ladungen gesunkener Schiffe legte er den eigentlichen Grundstein seines späteren Ansehens, und während einer fünfzehnjährigen Betheiligung an einer Gesellschaft, welche ein solches Geschäft betrieb, gelangte er zu dem Besitze eines beträchtlichen Vermögens, welches er allerdings in späterer Zeit zum grossen Theile wieder einbüsste. Beim Beginn des Sezessionskrieges im Jahre 1861 wurde dem durch seine energische Thatkraft rasch bekannt gewordenen Manne seitens der Regierung der Vereinigten Staaten die Herstellung gepanzerter Kanonenboote übertragen, eine Aufgabe, welcher er sich in überraschend kurzer Zeit mit glänzendem Erfolge entledigte. Erst nach Beendigung des Krieges widmete er sich den Aufgaben des eigentlichen Bauingenieurs. Sein erstes Werk auf diesem Gebiete war die gewaltige Mississippibrücke bei St. Louis, welche zweifellos zu den schönsten Bauwerken dieser Art in Nordamerika gezählt werden darf. Fast zehn Jahre lang wurde Eads durch die Ausführung dieser Brücke, bei welcher vielfache neue und eigenartige Einzelheiten der Technik erprobt und zur Anwendung gebracht wurden, in Anspruch genommen. Nebenher beschäftigte sich sein rastloser Geist indessen noch mit manchen anderen Arbeiten, unter welchen die Frage einer nach grossartigen Gesichtspunkten angelegten Erschliessung der Mündung des Mississippi für tiefgehende Seeschiffe eine besondere Bedeutung verdient; nach Beendigung des Brückenbaues verfolgte er die Durchführung dieses Planes mit unermüdlichem Eifer. Trotz einer sehr gewichtigen Gegnerschaft wusste er die massgebenden Kreise für seine Vorschläge zu gewinnen, wobei er allerdings die Kühnheit hatte, sich zu der Uebernahme der gesammten Baukosten zu verpflichten, bis die erwarteten Erfolge nachweisbar zu Tage getreten sein würden. Diese, seinen Voraussagungen in überraschendster Weise entsprechende Ausführung brachte ihn zum Gipfel der Volksthümlichkeit, und gestützt auf solche bedeutenden Erfolge gelang es ihm ohne allzu grosse Schwierigkeiten, insbesondere in den Finanzkreisen die nothwendige Unterstützung für sein letztes grossartiges, unvollendet gebliebenes Werk, die auch in dieser Zeitung wiederholt besprochene Schiffseisenbahn über die Landenge von Tehuantepec, zu finden. Es mag berechtigt sein, über dieselbe von verschiedenem Standpunkte aus zu urtheilen, immerhin wird es das unbestrittene Verdienst von Eads bleiben, die technische Durchführbarkeit dieses Gedankens nachgewiesen zu haben. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass er zu letzterem lediglich durch seine glühende Vaterlandsliebe gelangt ist, wie er überhaupt bei seinen sämmtlichen grossen Entwürfen ausschliesslich und mit Vernachlässigung seiner eigenen Verhältnisse auf den Vortheil seines Vaterlandes bedacht war. Wie er sich als Ingenieur durch genialen Scharfblick, durch bewundernswerthe Ausnutzung der jeweiligen Umstände auszeichnete, so war ihm auch in seltener Weise die Gabe der Ueberredungskunst, der Beherrschung von Menschen verliehen. Diese Eigenschaft, welche er oftmals bei der Vertheidigung seiner Entwürfe, namentlich Nichtsachverständigen gegenüber, auf das glänzendste bethätigte, verdankte er zu nicht geringem Theile seine staunenswerthen Erfolge.

Eine Lungenentzündung raffte den thatkräftigen, schaffensfreudigen Mann im 67. Lebensjahre dahin. Sein Name wird nicht allein in seinem engeren Vaterlande dauernd leben, er wird auch neidlos, mit bewundernder Anerkennung überall genannt werden, wo das Verdienst der Technik für die Entwickelung der Neuzeit verstanden und dementsprechend gewürdigt wird! K—e.

Litteratur.

Höhere Eisenbahnkunde. Zum Gebrauche für ausübende Eisenbahningenieure und Alle, die an technischen Hochschulen sich zu solchen heranbilden. Erster Band: Die Materialien aus Eisen und Stahl für Eisenbahnzwecke. Herstellung und Verwendung derselben mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Von M. Pollitzer, Oberingenieur und Inspektor der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien. Mit 147 Holzschnitten und 10 Tafeln. Wien 1887. Spielhagen & Schurich, Verlagsbuchhandlung, I. Kumpfgasse 7.

Der am 13. Oktober v. J. im Alter von 56 Jahren einer erfolgreichen, vielseitigen Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens durch den Tod entrissene Verfasser hat in dem vorliegenden Buche nur den ersten Theil eines Werkes vollenden können, dessen Fortsetzung er in seiner, im Herbst v. J. geschriebenen, Vorrede zu demselben bereits angekündigt hatte. Das Studium der im Eisenbahnwesen bedeutungsvollen Materialien dem Eisenbahntechniker zu vereinfachen, ist der Zweck des Buches; und, da die Früchte dieser Studien die höheren Aufgaben der guten Eisenbahnverwaltungen, die Sparsamkeit und die Betriebssicherheit in erster Linie zu fördern geeignet sind, ist als Haupttitel desselben die Bezeichnung „Höhere Eisenbahnkunde gewählt worden. Der vorliegende Band, welcher sich ausschliesslich mit der Herstellung des Eisens und Stahles, mit der Herstellung, Prüfung und Abnahme der Schienen, Achsen und Tyres, sowie mit den üblichen Tyresbefestigungen beschäftigt, enthält eine grosse Fülle des Belehrenden, welches aus dem Reichthume einer durch praktische Erfahrungen nicht minder wie durch theoretische Studien erworbenen umfassenden Kenntniss des in Frage kommenden Gebietes geschöpft ist. Die Darlegungen des Herrn Verfassers können auch denjenigen Angehörigen des Eisenbahnfaches empfohlen werden, welche ihrer Vorbildung nach den, die Grundlage desselben bildenden, technischen Angelegenheiten fernstehen, bei welchen aber selbstverständlich das Bedürfniss vorausgesetzt wird, eine nähere Fühlung mit denjenigen Einzelheiten zu gewinnen, welche das weitschichtige Gesammtgebiet des Eisenbahnwesens umfasst. Zu bedauern ist, dass die Schreibweise des Herrn Verfassers eine nicht unbeträchtliche Menge von „Unebenheiten" aufweist, welche vielleicht allerdings einer, von anderer Seite ausgeführten, mangelhaften Korrektur der Druckbogen zur Last zu schreiben sein mögen. Auch zahlreiche Fremdwörter, welche unschwer zu verdeutschen gewesen wären, hätten wir gern vermisst. Bei der Anordnung der Holzschnitte, welche anscheinend etwas willkürlich auf den Text und auf die zugehörigen Tafeln vertheilt sind, ist das Zusammengehörige wiederholt in unerwünschter Weise getrennt und das Verständniss der Abbildungen hierdurch erschwert worden. K—e.

Volkswirthschaftliche Chronik von Oesterreich-Ungarn. 1. Oktober 1885 — 1. Januar 1887. Herausgegeben von Emanuel Blau. II. Jahrgang. In Leinwand gebunden 2 fl. 20 kr. Oe. W. Verlag der Manz'schen K. K. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung in Wien.

In der genannten Schrift findet man die wichtigeren Ereignisse, welche sich auf dem Gebiete der volkswirthschaftlichen Entwickelung Oesterreich-Ungarns vom 1. Oktober 1885 bis Schluss 1886 zugetragen haben, kurzgefasst chronologisch geordnet zusammengestellt, so dass jeder, welcher an den volkswirthschaftlichen Vorgängen Interesse nimmt, das Werk als Nachschlagebuch mit Erfolg benutzen wird. Anknüpfend an diesen zweiten Jahrgang wird das Werk für das Jahr 1887 in zwei Jahreshälften herausgegeben werden, von denen das erste mit separatem Inhaltsverzeichniss im Juli d. J., das zweite im Januar k. J. erscheinen soll. Das ausführliche Sachregister, welches unter dem Stichwort Eisenbahnen alle einschlagenden Notizen zusammenstellt, ermöglicht eine leichte und bequeme Benutzung des verdienstvollen Werkes. — Auch Exemplare des ersten Jahrgangs sind, soweit der Vorrath reicht, zum Preise von 2 fl. in allen Buchhandlungen zu haben.

Präjudizien.

Haftpflicht. Unglücksfall beim Putzen einer dienstfreien Maschine ist nicht als beim Betriebe geschehen anzusehen. Aus den Entscheidungsgründen: „. . . . Die Anwendung

der Bestimmungen in § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes wird dadurch ausgeschlossen, dass der dem Kläger widerfahrene Unfall beim Putzen einer ausgeheizten, dienstfreien Maschine sich ereignet hat und daher mit den besonderen und eigenthümlichen Gefahren, welche an den Eisenbahnbetrieb sich knüpfen, nicht in ursachlichem Zusammenhange steht. Unter solchen Umständen kann auch die Eile, zu welcher der Kläger beim Putzen veranlasst worden sein will, nicht in Betracht kommen. Denn, wenn auch auf die Eiligkeit einer Betriebsfunktion bei der Rechtsprechung vielfach Gewicht gelegt worden ist, falls daraus ein mittelbarer Zusammenhang des Unfalles mit den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes herzuleiten war, so kann ihr eine gleiche Bedeutung doch sicherlich nicht in einem Falle der vorliegenden Art beigelegt werden, wo das Beförderungsmittel und seine Triebkraft sich im Zustande der Ruhe befanden. Eine andere Beurtheilung würde der Sachstand möglicherweise erfahren haben, wenn dem Kläger das Putzen einer geheizten, zur Abfahrt bereiten Lokomotive übertragen gewesen wäre, denn solchenfalls würde seine Thätigkeit als ein mit der Beförderung im engsten Zusammenhange stehender Vorgang anzusehen sein und daher ‚beim Betriebe‘ stattgefunden haben. . . . . .“ (Erk. des Ober-Landesgerichts Dresden vom 2. Februar 1887.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Mai 1887 gelangen zur Einführung

Nachtrag III zu Heft No. 1
„ III „ „ „ 2
„ III „ „ „ 3

des Gütertarifs vom 1. August 1885.

Diese Nachträge enthalten ausser zahlreichen Aenderungen auch Entfernungsangaben und Frachtsätze für einige in den Verband einbezogene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (Heft 1) und Köln (rechtsrheinisch) (Heft 3), sowie einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter (Düngemittel, Futtermittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Samen, Kartoffeln, unedle Metalle und Waaren aus unedlem Metall).

Insoweit mit den Aenderungen Beschränkungen und Frachterhöhungen verbunden sind, bleibt die seitherige Frachtberechnung mit folgenden Ausnahmen noch bis zum 15. Juni 1887 in Wirksamkeit.

Die durch den Wegfall der Transitsätze für die Grenzstationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert bedingten Erhöhungen treten bereits am 1. Juni 1887 in Wirksamkeit.

Die im Nachtrage III zu Heft No. 3 vorgesehenen grösseren Entfernungen für die Stationen Elsterwerda, Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz gelten laut besonderer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinisch) in Köln vom 15. Mai 1887 ab.

Die in den Nachtrag III zum Tarifheft No. 2 aufgenommene Bestimmung, wonach die Frachtsätze für die früher zum Direktionsbezirke Köln (linksrhein.) gehörigen Stationen Cranenburg und Groesbeck der Holländischen Bahn aufgehoben sind, gilt bereits seit 1. Oktober 1886.

Die Nachträge sind durch die Expeditionen der Endverwaltungen zu erlangen.

Dresden, am 14. April 1887. (816)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. Mai l. J. wird die diesseitige Station Zwickau in den Ausnahmetarif No. 19 für Metalle und metallurgische Produkte aufgenommen. Die einschlägigen Frachtsätze sind bei der Güterexpedition Zwickau zu erfragen.

Dresden, am 14. April 1887. (817)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Gnoien-Teterower Eisenbahn. Aenderung der Entladungsfristen. Die Vorschriften unseres Lokal-Gütertarifs auf Seite 7 Absatz 4 hinsichtlich der Entladungsfristen sind wie folgt geändert worden:

4. Bei Gütern, deren Entladung Sache der Empfänger ist, beträgt die Entladungsfrist

bei Empfängern, welche am Stationsorte wohnen . . . 12 Tagesstunden,
bei Empfängern, welche ausserhalb des Stationsortes wohnen . . . 24 Tagesstunden.

Teterow, 12. April 1887. (818)
Die Betriebsverwaltung.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 15. April d. J. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Eb (Eisen des Spezialtarifs II etc.) für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Mecklenburgischen Stationen Bützow, Grevesmühlen, Schönberg und Schwerin andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 13. April 1887. (819)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Am 1. April cr. ist der Nachtrag II zu unserem Lokal-Viehtarif in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie der Tarifvorschriften.

Perleberg, den 14. April 1887. (820)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft,
zugleich als geschäftsführende Verwaltung Namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahngesellschaft.
Heinemann. Grasshoff.

Deutsch-Polnischer Verband. Der mittelst Bekanntmachung vom 10. März 1887 im Deutsch-Polnischen Verbande eingeführte Ausnahmetarif für Roheisen von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Warschau W. W., Lodz und Warschau und Praga W. wird mit Gültigkeit vom 10. April 1887 auch auf die Station Burgsolms der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. ausgedehnt.

Der Schnittsatz für die Deutsche Strecke bis zum Schnittpunkte beträgt 1,58 ℳ für 100 kg. Die Sätze ab Schnittpunkt östlich sind dieselben, wie in dem Nachtrage 3 zum Tarifhefte 3 des Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbandes angegeben.

Bromberg, den 7. April 1887. (821)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung von Sammelgut zwischen Königsberg, Pillau, Korschen und Memel einerseits und Grajewo transito andrerseits bei direkter Aufgabe von resp. nach den Stationen der Russischen Südwestbahnen Ungeni, Reny, Balta, Rasdelnaja, Kischinew, Bendery, Trojanow Wal sowie Odessa-Towarnaja und Sastawa gelten von sofort folgende Frachtsätze:

Bei Stückgutsendungen für Königsberg 1,44 ℳ, Pillau 1,75 ℳ, Korschen 0,88 ℳ, Memel 2,02 ℳ; bei Sendungen à 5 000 kg für Königsberg 0,98 ℳ, Pillau 1,18 ℳ, Korschen 0,61 ℳ, Memel 1,37 ℳ; bei Sendungen à 10 000 kg für Königsberg 0,75 ℳ, Pillau 0,90 ℳ, Korschen 0,47 ℳ, Memel 1,04 ℳ pro 100 kg exkl. Nebengebühren. (822)
Direktion.

Vom 15. April 1887 treten im **Südostpreussischen Verbande** für die Beförderung von Ziegeleiprodukten bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Tolksdorf, Station der Ostpreussischen Südbahn, und den Stationen Allenstein, Eydtkuhnen und Gumbinnen des Bezirks Bromberg ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 9. April 1887. (823)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Verkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zu Theil II Heft 3 des Verbandstarifs mit neuen Frachtsätzen für Grottau und Kratzau in Kraft. Derselbe ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 14. April 1887. (824)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai l. J. an wird im internen Verkehre der Badischen Bahn der Artikel „Ricinuskuchenmehl“ im Wege der Ausnahmetarifirung unter die Güter des Spezialtarifs III eingereiht und demgemäss zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs No. 2 bezw. des Spezialtarifs II abgefertigt.

Karlsruhe, den 13. April 1887. (825)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Der am 20. April d. J. erscheinende Nachtrag VI zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt enthält ausser den bereits unter dem 10. März d. J. eingeführten Tarifsätzen zwischen Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof, und Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab Aenderung von Stationsnamen, neue Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und spezielle Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner abgeänderte Tarifkilometer für Breslau, Freiburger Bahnhof, neue Tarifkilometer für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Hüttensteinach, Lauscha und Steinach a. d. Werrabahn und sonstige Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,20 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 15. April 1887. (826)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 30 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 20. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Einführung von Nachträgen zu den Staatsbahn-Gütertarifen Elberfeld-Bromberg, Berlin und Magdeburg. Am 1. Mai 1887 treten zum

1. Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld-Bromberg einschliesslich der Ostpreussischen Südbahn vom 1. Mai 1885 der Nachtrag IV,
2. Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld-Berlin vom 1. Mai 1885 der Nachtrag VII und
3. Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1887 der Nachtrag I

in Kraft. Dieselben enthalten u. A. eine Aenderung und Ergänzung des Vorworts und der besonderen Bestimmungen, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen. Die unter 1 und 2 bezeichneten Nachträge enthalten ferner Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene in die Verkehre einbezogene, in neuerer Zeit dem Betriebe übergebene Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Elberfeld, sowie anderweite, theils grössere, theils geringere Entfernungen für einzelne Stationen der genannten Bezirke, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Stationen des Direktionsbezirkes Elberfeld nach mehreren Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Berlin.

Durch den Nachtrag VII zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Berlin werden die für die Stationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg des Direktionsbezirks Berlin bestehenden Transit-Frachtsätze mit dem 31. Mai aufgehoben, die weiter in wenigen Fällen in den Nachträgen enthaltenen Frachterhöhungen treten erst vom 15. Juni d. J. ab in Kraft.

Abdrücke der Nachträge sind in den letzten Tagen dieses Monats bei den Güterexpeditionen der Verbandsverwaltungen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Elberfeld, den 16. April 1887. (827)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juni d. J. treten die im **Bromberg-Sächsischen Verbande** für die Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Hof, Moldau, Reichenberg S. St. B. u. S. N. V. B., Reitzenhain, Tetschen und Weipert bestehenden Transitsätze ausser Kraft. Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt.

Bromberg, den 15. April 1887. (828)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. treten die im Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin vom 1. Juni 1885 vorgesehenen Transitsätze für den Verkehr mit den Grenz-Uebergangsstationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg mit der Massgabe ausser Kraft, dass von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bertimmten Sendungen zu den betreffenden Lokosätzen abgefertigt werden.

Köln, den 20. April 1887. (829)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Güterverkehr der Arlberg- und Vorarlberg-Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linie Innsbruck-Bregenz) einerseits und den Badisch-Schweizerischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz andererseits gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. ab ein direkter Tarif zur Einführung.

Mit Rücksicht auf den Wechsel der Oesterreichischen Valuta sind die Frachtsätze dieses Tarifs in 3 Abtheilungen (a, b, c) ausgedrückt; bis auf weiteres kommen die Frachtsätze der Abtheilung C zur Anwendung.

Exemplare des Tarifs können durch die Verbandstationen zum Preise von 0,40 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Karlsruhe, den 14. April 1887. (830)

Generaldirektion.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich im Kartirungswege die für Swolenowes (P. D. und St. E. G.) a) im Verkehr mit Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft im Nachtrag II zum Gütertarif, Theil II vom 15. November 1885, gültig vom 16. Mai 1886, b) im Verkehr mit Tiroler Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen im Theil II und Nachtrag II enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. X a und b um je 2 kr. Oe. W. pro 100 kg.

Die ermässigten Frachtsätze gelten bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1887.

München, den 7. April 1887. (831)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Bayerischer Holzverkehr. Für den Niederländisch - Bayerischen Holzverkehr tritt am 1. Mai l. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben ermässigten Frachtsätzen auch geringfügige Erhöhungen enthält.

Der Ausnahmetarif vom 1. März 1886 nebst Nachtrag I tritt hierdurch ausser Kraft.

München, den 15. April 1887. (832)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Parchim - Ludwigsluster Eisenbahn, Mecklenburgische Südbahn, Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. ist ein Nachtrag zum Lokal-Viehtarif in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, über welche die Stationen nähere Auskunft ertheilen.

Berlin, 10. April 1887. (833)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Die Getreide- etc. Tarife von Stationen der Orel-Witebsk-, Orel-Griasi-, Liwny-, Griasi-Zarizyn- und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Danzig und Neufahrwasser, via Brest-Praga-Illowo treten vom 15/27. Mai cr. ab ausser Kraft.

Danzig, den 15. April 1887. (834J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Am 1. Juni 1887 werden auf den Linien der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn nachstehende neue Bestimmungen und Gebührentarife für den Lokalverkehr zur Einführung gelangen:

a) reglementarische Bestimmungen und Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren.

b) Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen und für mineralische Kohle.

Mit dem gleichen Tage treten folgende für den Lokalverkehr der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn gültige Bestimmungen und Tarife ausser Wirksamkeit:

1. reglementarische Bestimmungen und Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transport im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Oktober 1876 sammt Nachträgen I bis VI,
2. Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen einschliesslich der mineralischen Kohle vom 1. Juli 1886 sammt Nachtrag I.

Die durch die neuen Tarife zum Ausdruck kommenden geringen Aenderungen betreffen hauptsächlich nur die Kilometerzeiger.

Die neuen Tarife können vom 18. d. M. an im kommerziellen Büreau und auf den Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn käuflich bezogen oder eingesehen werden.

Prag, am 12. April 1887. (835)

Die Generaldirektion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Im Verkehre zwischen Stationen der Kelenföld-Brucker Linie einerseits und Fiume anderseits ist am 15. April l. J. ein Verbandtarif ins Leben getreten, welcher direkte Frachtsätze enthält für Eilgüter, ferner für mehrere wichtige Artikel als Frachtgut bei Aufgabe sowohl in beliebigen Quantitäten als auch in 5 000 und 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Kg. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 16. April 1887. (836)
Die Direktion.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Am 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag IV zu Theil II Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Verbandtarifes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif, geänderte Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Samosthalbahn, Ausnahmetarife im Verkehre mit Wien (St. E. G. und K. F. N. B.), endlich Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich jener der Oesterr. - Ung. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Wien, I Pestalozigasse 8, erhältlich. (837RM)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Für Muschelschalen aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege, bis zur Durchführung im Tarifwege in Kraft.

Von und nach Laube, resp. Tetschen/ Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 — 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
nach und von sämmtlichen Relationen des Elbeumschlags - Tarifes Nordwestböhmen-Laube, resp. Tetschen/ Bodenbach-Ldgspl.	Frachtsätze des Spez.-Tar. A 2	Frachtsätze des Spez.-Tar. I.

Wien, am 8. April 1887. (838)
Die Betriebsdirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1887 ab tritt zum Tarife für den **direkten Eil- und Frachtgüter-Verkehr** zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josefbahn und Rakonitz - Protiviner Staatsbahn) andererseits vom 15. März 1885 der Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Aufnahme der Stationen Eger-Franzensbad, Prag (Bubna Sandthor, Smichow, Staatsbahnhof) der Buschtêhrader Eisenbahn in den Tarif, theilweise geänderte Frachtsätze sowie verschiedene Abänderungen und Ergänzungen nebst Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrags können im kommerziellen Büreau der betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Prag, im April 1887. (839)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhm. Westbahn,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Werrabahn - Bayerischer Personenverkehr. Mit dem 10. d. Mts. sind zwischen Eisenach einerseits und Eger, sowie Franzensbad andererseits ermässigte Billetpreise und Gepäckfrachtsätze via Lichtenfels-Oberkotzau zur Einführung gekommen.

Das Nähere ergeben die in den genannten Stationen aushängenden Fahrpreistableaux.

Meiningen, den 13. April 1887. (840)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Am 1. Mai l. J. tritt ein neuer allgemeiner Tarif für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Wirksamkeit und werden durch denselben die allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhang stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig vom 1. Februar 1883, sammt allen hierzu gehörigen Nachträgen, aufgehoben. Exemplare dieses Tarifes liegen bei der unterzeichneten Centralverwaltung zum Verkaufe, dann bei allen gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht bereit.

Wien, am 12. April 1887. (841)
Die Centralverwaltung.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 16. April 1886 abgehaltenen 29. ordentl. Generalversammlung theilen wir den P. T. Herren Aktionären der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1887 fällige Dividendenkoupon No. 29 **mit 31 fl. 50 kr.** Oe. W. Bankvaluta, dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1887 fällige Koupon **mit 21 fl.** Oe. W. Bankvaluta schon vom 1. Mai 1887 an:

in Wien bei den Herren Johann von Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 18. April 1887. (842)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Submissionen.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eiserner Ueberbauten zu den Durchlässen und Wegeüberführungen der Preussischen Theilstrecke der Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig im Gesammtgewicht von 35 000 kg. Termin: Montag, den 9. Mai 1887, Vormittags 11 Uhr, im Amtszimmer des Unterzeichneten.

Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen, Letztere auch gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hildesheim, den 15. April 1887. (843 J)
Der Abtheilungs-Baumeister.
Fuhrberg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 31. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. April 1887.

Inhalt:

Einrichtungen zur Beförderung der Sparsamkeit bei den Beamten und Arbeitern der Preussischen Staatsbahnen.

Im Jahrgang 1883 dieser Zeitung wurde über die Einführung des Sparmarkensystems auf den Königlich Sächsischen Staatsbahnen und über die Spar- und Vorschussvereine der Altona-Kieler Bahn und anderer verstaatlichter Privatbahnen berichtet. Im Anschluss an diese rühmlichen Bestrebungen ist neuerdings auch die Königlich Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung mit der Schaffung von Einrichtungen zur Beförderung der Sparsamkeit bei ihren Beamten und Arbeitern energisch vorgegangen.

Von dem Herrn Minister Maybach sind die demselben unterstellten Königlichen Eisenbahndirektionen durch Erlass vom 4. März 1886 darauf hingewiesen, es sei von Wichtigkeit, in höherem Mass, als solches bisher schon geschehen, auf die Förderung der Sparsamkeit bei dem unteren Beamten- und Arbeiterpersonal hinzuwirken und dafür zu sorgen, dass demselben thunlichst Gelegenheit gegeben werde, ohne Mühe und Kosten auch die kleinsten ersparten Geldbeträge zurückzulegen. Zu diesem Zweck sei aber nicht die Errichtung besonderer Eisenbahn-Sparkassen zu empfehlen, um eine etwaige Missdeutung zu vermeiden, als ob die Eisenbahnverwaltung auf solche Weise Kenntniss von den Ersparnissen nehmen wolle, um bei Bemessung der Löhne, Zuwendung von Remunerationen u. s. w. darauf Rücksicht zu nehmen. Es empfehle sich vielmehr, durch Einführung des Sparmarkensystems den unteren Beamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung die Anlegung ihrer Ersparnisse bei den bestehenden städtischen, Amts- und Kreis-Sparkassen thunlichst zu erleichtern. Demnach werde jede Königliche Eisenbahndirektion die Einführung des Sparmarkensystems bei den in ihrem Bezirk bestehenden Sparkassen in Anregung zu bringen, auch ihr Personal auf die Zwecke und Vortheile dieses Sparsystems hinzuweisen, den Verkauf der Sparmarken in den Eisenbahn-Dienst- und Arbeitsräumen zu veranlassen und für das nicht am Sitz einer Sparkasse wohnende Personal die Ablieferung der erworbenen Sparmarken und die Ablieferung der Quittungsbücher kostenlos zu vermitteln haben.

Infolge dessen haben bereits verschiedene von den Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen die bezüglichen Einrichtungen getroffen. Unter anderem hat die Königliche Eisenbahndirektion in Hannover seit dem 1. Januar 1887 eine solche Einrichtung nach folgenden Grundsätzen ins Leben treten lassen:

Der ganze Direktionsbezirk ist in Sparbezirke eingetheilt und in jedem derselben ist mit einer Sparkasse vereinbart, dass dieselbe als Bezirks-Sparkasse fungirt. Als solche gibt sie Sparkarten und Sparmarken zu 10 ₰ an eine für jeden Bezirk bestimmte Stationskasse ab, welche dieselben an die übrigen, in dem betreffenden Bezirk vorhandenen Stationskassen und an sonstige, mit dem Verkauf von Sparmarken betraute Dienststellen und Beamte vertheilt.

Die Sparer kaufen die Marken nach ihrem Belieben, entweder einzeln oder gleichzeitig mehrere, und kleben dieselben auf die mit der ersten Marke übergebene Sparkarte. Die voll beklebte Karte (in der Regel für 10 Marken = 1 ℳ eingerichtet) wird einer der mit dem Verkauf von Marken betrauten Dienststellen an besonderen Tagen, die für jeden Monat im Voraus durch die Bezirks-Sparkasse im Einvernehmen mit der an ihrem Sitze befindlichen Stationskasse festgestellt werden, gegen Empfangsbescheinigung übergeben und es wird sodann von der Dienststelle die Weitergabe an die Bezirks-Sparkasse und die Rücksendung des auf Grund der Sparkarte ausgefertigten Sparkassenbuches besorgt. In gleicher Weise wird mit den folgenden Sparkarten verfahren, nur mit dem Unterschied, dass bei Einreichung dieser voll beklebten Karten das Sparkassenbuch beigefügt werden muss.

Es bleibt indessen jedem Sparer überlassen, die voll beklebten Sparkarten auch direkt an die Bezirks-Sparkasse abzuliefern und sich dort den Werth derselben in sein Sparkassenbuch einschreiben zu lassen. Uebrigens erlangt die Verwaltung von den Ersparnissen der einzelnen keine Kenntniss, es ist vielmehr allen Beamten, welche den Verkauf von Sparmarken und den Verkehr mit der Bezirks-Sparkasse zu vermitteln haben, die Geheimhaltung der Namen der Sparer und der hinterlegten Sparbeträge zur Pflicht gemacht.

Die Einzahlung grösserer Beträge und die Abhebung eingezahlter Ersparnisse wird bis auf weiteres von den Eisenbahn-Dienststellen nicht besorgt.

Für jeden Sparbezirk dürfen nur die von der betreffenden Bezirks-Sparkasse ausgegebenen Marken auf die dort benutzten Sparkarten geklebt werden.

H. T.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1885/86.

(Fortsetzung aus No. 30.)

Die Länge sämmtlicher Gleise der Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite hat sich innerhalb des Berichtsjahres von 62 394 auf 63 666 km — also um 1 272 km oder 2 pCt. des Bestandes am Ende des Jahres 1884/85 — vermehrt. Hiervon entfallen auf die bereits erwähnten durchgehenden Gleise 48 297 km, unter welchen 61,6 km für ein drittes und 17,9 km — 13,4 km im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und 4,5 km im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) — für ein viertes Gleis aufgeführt sind.

Von der Gesammtlänge der Gleise bestanden noch 964 km, an welchen allein die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg mit 722 km betheiligt ist, aus Stuhlschienen. Letztere, in England bekanntlich mit Vorliebe verwendet, verschwinden jedoch allmählich und zwar hat die Verminderung derselben seit dem Ende des Betriebsjahres 1884/85 6,3 pCt., während des vorhergehenden Betriebsjahres 7,1 pCt. betragen. Von den breitbasigen Schienen waren im ganzen a) auf Querschwellen, Steinwürfeln oder sonstigen Einzelunterlagen 57 209 (56 094) km*); auf Langschwellen (System Hilf u. a.) 5 405 (5 192) km und c) unmittelbar auf der Unterbettung (System Hartwich u. a.), 68 (55) km verlegt. Die Zunahme der Länge unter a) welche eine verhältnissmässige Steigerung gegenüber der bezüglichen Angabe des Vorjahres aufweist, beträgt 2 (1,7) pCt. Diese Steigerung ist jedoch nicht, wie man zunächst vielleicht vermuthen könnte, der verhältnissmässig vermehrten Verwendung eiserner Querschwellen, sondern der verhältnissmässig geringeren Beseitigung hölzerner Querschwellen zuzuschreiben. Letztere betrug nämlich in dem Berichtsjahre nur 0,3 pCt., in dem vorhergehenden dagegen 0,6 pCt., während die Zunahme des eisernen Querschwellen-Oberbaues von 29 pCt. in dem Betriebsjahre 1884/85 auf 22,8 pCt. gesunken ist. In denselben Jahren ist die Vermehrung des Oberbaues auf Langschwellen von 8,8 auf 4,1 pCt. und die Vermehrung des unmittelbar auf der Unterbettung verlegten Oberbaues aus breitbasigen Schienen von 83,3 auf 23,6 pCt. heruntergegangen. Ersichtliche Fortschritte macht die Beseitigung der Schienen dreitheiligen Systems; von den am Ende des Jahres 1884/85 nachgewiesenen 24 km der mit solchen ausgestatteten Gleise waren am Ende des Berichtsjahres nur noch 20 km vorhanden, somit hat eine Verminderung derselben um 17 (11) pCt. stattgefunden.

Hinsichtlich des Langschwellen-Oberbaues sind die Systeme von Hilf und Haarmann bevorzugt, ersteres im übrigen vielfach mit den bekannten Abänderungen, wie beispielsweise bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, bei welchen allgemein die Querschwellen unter den Stössen fortgelassen, dagegen die Laschen erheblich verstärkt und aus Stahl gefertigt sind u. s. w. Die Württembergischen Staatsbahnen besitzen 0,43 km Gleise auf hölzernen Langschwellen, welche auf hölzernen Querschwellen ruhen; das Durchschnittsgewicht der betreffenden Schienen beträgt auf 1 km Gleis 72,40 t und dasjenige des zugehörigen Kleineisenzeuges 5,16 t. Ein eigenartiger Langschwellen-Oberbau nach dem System Rowan findet sich bei der 21,46 km langen Schleswig-Angeler Eisenbahn. Derselbe besteht aus einer leichten Brückschiene von 52 mm Höhe und 12 kg Gewicht auf das laufende Meter, welche auf 1,60 m langen Langschwellen aus Föhrenholz lagern; letztere sind untereinander durch Spurstangen, welche auf Knaggen ruhen, verbunden. In Kurven sind die Spurstangen auf eine Langschwelle doppelt, und zwar 0,80 m von einander entfernt, angebracht.

Das Gewicht der verlegten Schienen wird auf rund 4,4 Millionen Tonnen, dasjenige des zugehörigen Kleineisenzeugs auf rund 0,47 Millionen Tonnen und dasjenige der verwendeten eisernen Querschwellen, Langschwellen und der Unterschienen für dreitheiliges System auf rund 0,66 Millionen Tonnen angegeben; das für den Oberbau erforderlich gewesene Gesammtgewicht an Eisen umfasst also die stattliche Zahl von rund 5,5 Millionen Tonnen. Hinsichtlich des Durchschnittsgewichtes auf 1 km Gleislänge ist die nachstehende Reihenfolge der verschiedenen Systeme festgestellt: Breitbasige Schienen auf Querschwellen u. s. w. 70,33 t, desgl. unmittelbar auf der Unterbettung 68,31 t, Stuhlschienen 66,48 t, breitbasige Schienen auf Langschwellen 54,52 t und Oberschienen nach dreitheiligem System 37,43 t; Kleineisenzeug für Stuhlschienen 24,45 t, für dreitheilige Schienen 19,65 t, für breitbasige Schienen unmittelbar auf der Unterbettung 12,75 t, desgl. auf Langschwellen 11,62 t und desgl. auf Querschwellen u. s. w. 6,72 t; eiserne Langschwellen und Querschwellenverbindung 66,04 t und desgl. ohne Querschwellenverbindung 53,56 t. Das Durchschnittsgewicht auf 1 km Gleis beträgt von eisernen Querschwellen 51,68 t und von den Unterschienen nach dreitheiligem System 76,54 t.

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Für die, einschliesslich des Stuhlschienen-Oberbaues, 51 253 (51 396) km Gleise auf hölzernen Querschwellen waren im ganzen 56 053 234 Stück Schwellen — darunter 70 pCt. imprägnirte — erforderlich, so dass auf 1 km Gleis 1 094 (1 095) Stück Schwellen entfielen. Für dieselben ist überwiegend Eichen- und Nadelholz, zu einem nur geringen Theile derselben auch sonstiges Laubholz verwendet; im besonderen ist noch zu erwähnen, dass in dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) 98 Stück Schwellen aus Indisch-„Peto-“ und 2 723 Stück Schwellen aus „pitch-pine-Holz“ verlegt worden sind.

Von den auf einfache Weichen reduzirten 95 090 sämmtlichen Zungen- und Schleppweichen — wobei die dreitheiligen und die halben Englischen Weichen je als zwei einfache, die ganzen Englischen Weichen als je vier einfache Weichen gerechnet sind — liegen 94 071 Stück auf den Stationen und 1 019 auf der freien Strecke. Die Verwendung von Stahl bei den Herz- und Kreuzungsstücken ist in fortdauernder Zunahme begriffen. Dieselbe beträgt in dem Berichtsjahre 6 (4,7) Prozent des Bestandes am Ende des Betriebsjahres 1884/85, während die schmiedeeisernen Herz- und Kreuzungsstücke, welche im Laufe des letztgenannten Jahres noch eine Zunahme von 3 pCt. aufweisen konnten, um 3,6 pCt. und die Herz- und Kreuzungsstücke aus Gusseisen, einschliesslich Hartguss, um 0,4 pCt. im Jahre 1885/86 vermindert worden sind. Auch bei dem Schienenmaterial ist die vermehrte Verwendung des Stahls sehr bemerkbar; derselbe hat hinsichtlich der Gleislänge um mehr als 9 pCt. im Laufe des Jahres 1885/86 zugenommen, während gleichzeitig die Länge der Gleise aus Eisenschienen, sowie aus Eisenschienen mit Stahlkopf zurückgegangen ist.

Die mittlere Stärke der Gleisbettung, von der Oberfläche derselben ab gemessen, bewegt sich zwischen 0,10 und 0,80 m.

Von der, 37 271 km betragenden Gesammtlänge der normalspurigen Bahnen lagen in der Horizontalen 30,76 pCt., in Steigungen 38,17 pCt. und in Gefällen 31,87 pCt. Die Summe aller Steigungen, d. h. die Summe der senkrechten Höhen derselben, betrug 77 349 m, die entsprechende Summe aller Gefälle 61 138 m. Auf der Zahnradstrecke der vereinigten Adhäsions- und Zahnradbahn zwischen Blankenburg und Tanne, von welcher in dem Berichtsjahre erst die Strecke Blankenburg-Rübeland im Betriebe war, findet sich die stärkste Neigung im Verhältnisse 1:17, während im übrigen stärkere Neigungen als 1:30 nicht vorkommen. In geraden Strecken lagen 70,93 pCt., in Krümmungen 29,07 pCt. der ganzen Bahnlänge. Den kleinsten, auf der freien Strecke vorkommenden Krümmungshalbmesser — 50 m — besitzen die Sächsischen Kohlenbahnen bei Pottschappel; demnächst folgt die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn mit 80 m und weiterhin die Kirchheimer Eisenbahn mit 143 m. Im übrigen wird der Krümmungshalbmesser von 150 m nicht unterschritten.

Die einzelnen Arten von Stationen sind, abweichend von der Darstellung der früheren Jahrgänge, dem Beschlusse des Bundesrathes vom 26. November 1885 gemäss unterschieden:

a) als Bahnhöfe oder Stationen mit bedeutenderem Verkehr;
b) als Haltestellen oder Stationen mit geringerem Verkehr, welche mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr versehen sind, und
c) als Haltepunkte, welche mit Weichen für den öffentlichen Verkehr nicht versehen sind.

Nach dieser Eintheilung waren 4 050 Bahnhöfe, 1 296 Haltestellen und 809 Haltepunkte, im ganzen 6 155 (6 025) — also 130 Stationen mehr als im Vorjahre — vorhanden, wobei getrennt liegende Güter- oder Rangirbahnhöfe als besondere Bahnhöfe gerechnet, dagegen Bahnhöfe, welche ausschliesslich dem Gebrauche von Werkstätten dienen (Werkstattsbahnhöfe), ausser Betracht geblieben sind. Ausser den bezeichneten Stationen sind noch 1 140 (1 157) Signal-Zwischenstationen aufgeführt. Im Zusammenhange und in derselben Tabelle mit den Stationen sind in grosser Ausführlichkeit die sonstigen baulichen Anlagen — Verwaltungsgebäude, Dienstwohngebäude, Empfangsgebäude nebst Zubehör, Wagen-, Güter-, Lokomotivschuppen, Werkstattsgebäude, Wasserstationsanlagen, Kohlen- u. s. w. Schuppen nebst Ladebühnen, Magazingebäude, Imprägnir-, Gasanstalten, Drehscheiben, Ladevorrichtungen, Einfriedigungen u. s. w. — angegeben.

Die Tabelle über die Telegrapheneinrichtungen ist in Erweiterung der früheren Jahrgänge durch drei Spalten vermehrt; in denselben sind die Rad- oder Gleistaster nachgewiesen, welche in neuerer Zeit bekanntlich in zunehmender Anzahl behufs Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit, insbesondere auf scharfen Gefällsstrecken, unter Umständen aber

auch auf wenig geneigten und zur Sicherung von Brücken sogar auf wagerechten Strecken ausgeführt werden. Auf eine Gesammtlänge von 2856 km waren 2946 Taster vertheilt, und durch 490 Apparate wurde die Geschwindigkeit vermerkt. In dem Berichtsjahre hat sich auf der freien Strecke die Anzahl der Blockstations-Telegraphen von 1020 auf 1010 und der sonstigen optischen Telegraphen von 1554 auf 1262 Stück vermindert; auf und vor den Stationen dagegen haben sich die Armtelegraphen von 13531 auf 13992 und die Vorsignale von 1325 auf 1416 vermehrt. Die Gesammtlänge der den normalspurigen Bahnen gehörigen Leitungsdrähte für die elektrischen Telegraphen betrug 122045 (117934) km und hat sich um 3,5 pCt. gegen den Bestand beim Beginne des Berichtsjahres vermehrt; die Anzahl der zugehörigen Leitungsstangen ist jedoch von 180583 auf 179252 Stück zurückgegangen. Unter den elektrischen Sprecheinrichtungen sind 14798 (14022) Morseapparate, 459 (471) Zeigerapparate und 1018 (1110) Apparate sonstiger Konstruktion, ausserdem noch 395 (383) tragbare Apparate aufgeführt. Die Benutzung des Fernsprechers in dem eigentlichen Betriebsdienste hat Fortschritte gemacht; von den vorhanden gewesenen 1052 (1019) Verbindungen wurden etwa 550 (340) lediglich für diesen Zweck verwerthet, und die Vermuthung erscheint berechtigt, dass auch weiterhin von der auf diese Weise zu erzielenden Ersparniss und Vereinfachung im Dienste ein vermehrter Gebrauch gemacht werden wird, da der Fernsprecher sich unter geeigneten einfachen Verhältnissen hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes als ausreichend erwiesen zu haben scheint. Die auf letztere unablässig gerichtete Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen gelangt im übrigen auch zum Ausdruck durch die Zunahme der Sicherungsapparate zur Verbindung der Signal- und Weichenhebel, von welchen am Ende des Berichtsjahres 2283 (2183) mit mechanischer und 1338 (854) mit mechanischer und elektrischer Verbindung gezählt wurden.

In dem Betriebsjahre 1885/86 sind bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues in zusammenhängenden Strecken im ganzen 1796 (1752) km Gleise, und zwar 58 km mit Stuhlschienen, 1718 km mit breitbasigen Schienen auf Querschwellen, Steinwürfeln oder sonstigen Einzelunterlagen, 14 km desgleichen auf Langschwellen, 2 km desgleichen unmittelbar auf der Unterbettung und 4 km mit Schienen nach dreitheiligem System, umgebaut worden. Hierfür wurden, abgesehen von ganz kurzen Strecken mit Stuhlschienen und mit breitbasigen Schienen unmittelbar auf der Unterbettung, 1633 km mit breitbasigen Schienen auf Querschwellen u. s. w. und 162 km desgleichen auf Langschwellen ausgeführt, wobei für fast 96 pCt. der aufgenommenen, zum grössten Theile eisernen Schienen solche aus Stahl neu verlegt wurden. Bei diesem Umbau, sowie bei einzelnen Auswechselungen sind im ganzen 3895247 hölzerne Querschwellen, 46066 eiserne Querschwellen, 26706 eiserne Langschwellen und 30985 Steinwürfel u. s. w. beseitigt und dafür 2842216 hölzerne Querschwellen, 1040360 eiserne Querschwellen, 124095 eiserne Langschwellen und 7448 Steinwürfel neu eingelegt worden.

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues (Material und Arbeitslohn) betrugen: für durchgehende Gleise auf 1 km Gleislänge 1024 (1059) ℳ, auf 1000 Lokomotiv-Nutz- und Leerfahrtkilometer 181 (186) ℳ und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art 4,99 (5,05) ℳ; für die übrigen Gleise auf 1 km Gleislänge 672 (721) ℳ und auf 1000 Lokomotivkilometer im Rangirdienst 90 (97) ℳ; im Durchschnitt für sämmtliche Gleise auf 1 km Gleislänge 940 (978) ℳ und auf 1000 Lokomotivkilometer 154 (161) ℳ. In jeder Beziehung ist somit eine Verringerung der Kosten gegenüber den betreffenden Ermittelungen für das Vorjahr festgestellt. Von den für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues entstandenen Gesammtkosten im Betrage von 59227601 ℳ entfielen 25173198 ℳ, also fast 43 pCt. auf den Umbau der zusammenhängenden Strecken.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der gesammten Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues wurden 108472284 (110037092) ℳ oder auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2919 (3024) ℳ, auf 1 km Gleislänge 1721 (1783) ℳ, auf 1000 Lokomotivkilometer 282 (293) ℳ und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art 11 (11) ℳ verausgabt.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Exequirbarkeit der Gehälter von Eisenbahnbediensteten.

Die im letzten Berichte (No. 29 S. 274 d. Ztg.) besprochene Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes regt die Betrachtung an, inwiefern die diesbezüglich in unserer Monarchie bestehenden Gesetzbestimmungen gerechtfertigt sind. Der in Oesterreich bestehende Unterschied zwischen den Bediensteten der Privat- und Staatsbahnen ist bei der Gleichheit der Stellung und dienstlichen Verrichtung beider unerklärlich. Es ist doch nicht anzunehmen, dass die staatlichen Bahnbediensteten schlechter bezahlt als die der Privatbahnen wären, dass für jene deshalb ein grösseres Existenzminimum als für diese bestimmt worden sei; die Gehälter beider Kategorien von Bahnbediensteten sind in den betreffenden Rangklassen so ziemlich gleich, eher findet eine diesfällige Verschiedenheit bei den grösseren oder mehr von der Staatsgarantie abhängigen Bahnen statt. In Ungarn besteht der Unterschied rücksichtlich der Exequirbarkeit des Gehaltes der staatlichen und Privatbahnbediensteten keineswegs. Es wäre aber die rechtliche Seite der Bestimmung eines ziffermässigen Betrages als unexequirbares Existenzminimum an und für sich, sowie rücksichtlich der Bahnbediensteten ernstlich zu prüfen. Die rechtliche Nothwendigkeit der Beschlagnahme eines noch zu erwerbenden Verdienstbetrages im voraus, zu Gunsten eines Gläubigers möge, als über den Rahmen dieser Zeitung hinausgehend, hier unerörtert bleiben. Wenn aber aus öffentlichen Rücksichten hiervon Ausnahmen statuirt werden, so sollten doch die Bahnbediensteten vor allem derselben in gleichem Masse theilhaftig werden, weil sie vielleicht noch in höherem Grade als die eigentlichen Staatsbeamten dem öffentlichen Interesse dienen. Nun ist aber die Bestimmung eines gleichen ziffermässigen Betrages als unexequirbares Existenzminimum für jeden dieser Bediensteten ohne Rücksicht auf seine persönlichen oder auf die obwaltenden Zeit- und Ortsverhältnisse geradezu widersinnig.

Der nur auf sein Gehalt angewiesene, sich keines Privatvermögens erfreuende, mit einer starken Familie belastete oder von Unfällen heimgesuchte Bedienstete sollte doch ein grösseres Existenzminimum beanspruchen können, als sein in allen diesen Beziehungen günstiger gestellte Kollege. Wenn dem Richter die Entscheidung über Ehre, Freiheit und Leben mit Beruhigung anvertraut werden kann, so wird er doch mit Zuziehung von Sachverständigen oder Zeugen selbst nach eigener Kenntniss der Orts- und Zeitverhältnisse zu beurtheilen im Stande sein, welches Existenzminimum dem von Gläubigern verfolgten Bediensteten zu bestimmen wäre. Allerdings würde dadurch den Gerichten eine grössere Last aufgebürdet werden; es liesse sich aber dem durch zweckdienliche Massregeln begegnen, deren Besprechung nicht hierher gehört — auf die Ungehörigkeit sei noch hingewiesen, dass die Pensionen der Eisenbahnbediensteten oder ihrer Angehörigen in Oesterreich ganz zu Gunsten eines Gläubigers in Beschlag gezogen werden können, eine Härte, deren Abstellung schon seit Jahren vom Abg. Dr. Jaques (Verwaltungsrath der Südbahn) vergebens angestrebt wird. In Ungarn sind zwar diesbezüglich ziffermässige Beschränkungen vom Gesetze angeordnet, welche jedoch ein nur geringes Existenzminimum zulassen, auf das auch die obigen Bemerkungen zutreffen.

Evidenzhaltung des K. K. Heeres und der Kriegsmarine.

Hierüber ist eine neue Vorschrift vom K. K. Reichskriegsministerium einvernehmlich mit den beiden Landesvertheidigungs-Ministerien hinausgegeben worden, welche auch einige die Verkehrsanstalten angehende Bestimmungen enthält. Dieselben betreffen a) die Verständigung der Verkehrsanstalten von jeder im Frieden stattfindenden Einberufung einer grösseren Zahl von Mannschaften; b) die zur unentgeltlichen Eisenbahn- und Dampfschifffahrt berechtigenden Anweisungen im Mobilisirungsfalle oder bei einer Ergänzung des Heeres oder der Kriegsmarine auf den Kriegsstand; c) die Enthebung einberufener Bediensteter von der Reserve-Waffenübung; d) die unmittelbare Verständigung der vorgesetzten Dienstbehörde bei Verhängung einer Arreststrafe oder Verwahrungshaft über einen Bediensteten der Verkehrsanstalt, endlich e) den Vorgang bei Einberufung jener nicht aktiven Mannschaft, die bei Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen angestellt ist. Von dieser Vorschrift wurden die Bahnverwaltungen seitens des Handelsministeriums mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, dass die diesbezügliche Instruktion vom Jahre 1871 nunmehr ausser Wirksamkeit getreten ist.

Zuwachs an Eisenbahnen.

Im Jahre 1886 wurde in beiden Theilen der Monarchie sowie im Okkupationsgebiete im ganzen 699,416 km neue Eisenbahnen (gegen 540,14 km im Vorjahre) mit 172 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 9 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 11 Abzweigungen von eigenen Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben. An das Ausland wurde im abgelaufenen Jahre 1 Anschluss hergestellt. Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 33 Theilstrecken, von denen eine

Eigenthum der Ungarischen Regierung ist, eine der Regierung des Okkupationsgebietes untersteht, endlich 31 Eigenthum von verschiedenen Gesellschaften sind.

Zwei Oesterreichische Ministerialverordnungen.

a) Mittelst Kundmachung des K. K. Handelsministeriums vom 31. März d. J. wurde angeordnet, dass eine Desinfektion der zu den Uebungen im Ein- und Ausschiffen von Kavallerie benutzten Eisenbahnwagen nicht stattzufinden hat. Diese Aufhebung, sowie das Entfallen der Desinfektionsgebühr wird dadurch motivirt, dass das Gesetz vom 19. Juli 1879 R.-G.-Bl. No. 108, betreffend die Verpflichtung zur Desinfektion bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen nach dessen Inhalt und Titel auf solche Uebungen im Ein- und Ausschiffen keine Anwendung finden kann.

b) Laut Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 5. April d. J. wurde die einheitliche Bezeichnung der Fakultativaufenthalte der Personen befördernden Züge in den Fahrplänen der Eisenbahnen angeordnet. — Diese Anordnung ist infolge des Beschlusses der zu Dresden am 19. und 20. Januar d. J. abgehaltenen internationalen Sommerfahrplan-Konferenz getroffen worden und enthält in 4 Punkten die näheren Bestimmungen hierüber. (Dieser Erlass ist im „C.-B. f. E. u. D.“ No. 42 d. J. abgedruckt.)

Dampfpfeifensignale bei Fabriken.

Solche bestanden bei zwei Fabriken seit längerer Zeit zum Behufe der Angabe der Arbeitszeit. Um nun die Möglichkeit auszuschliessen, dass diese Signale mit denen der nächstgelegenen Eisenbahn und umgekehrt verwechselt werden, hat das K. K. Handelsministerium die erforderliche Einleitung getroffen, damit die Fabriksignale einen nebelhornartigen, von dem Tone einer Lokomotivdampfpfeife sich prägnant unterscheidenden Ton erhalten.

Die Neutrathaler Eisenbahn.

Das Ungarische Amtsblatt publizirt die Konzessionsurkunde dieser Bahn als G. A. XV vom Jahre 1887. Diese Bahn ist aus der Vereinigung folgender grossentheils bereits früher konzessionirter Lokalbahnen entstanden und zwar: Neutra-Gross-Surány, Tótmegyer-Gross-Surány, Neutra-Gross-Tapolycsány und Gross-Tapolycsány - Bélitz. Für dieses nun einheitliche Netz werden die üblichen Bedingnisse rücksichtlich dessen Vereinigung mit der Oesterreichisch - Ungarischen Staatsbahn, welche dasselbe in Betrieb nimmt, festgestellt.

Die Bahnlinie Munkacs-Beskid.

Das bezüglich des Betriebes der Munkacs-Beskider Bahn mit der Nordostbahn geschlossene Uebereinkommen ist, wie der „P. Ll.“ berichtet, in allen Theilen perfekt. Der Erledigung harren noch die mit der Inbetriebsetzung der neuen Bahn in Verbindung stehenden tarifarischen Fragen. Was die Meldungen von bedeutenden Mehrkosten des Baues und von nach Millionen gehenden Ansprüchen der Bauunternehmung betrifft, so versichert das genannte Blatt auf das Bestimmteste, dass dieselben jedweder Grundlage entbehren. Bei der Herstellung dieser schwierigen Gebirgslinie ist von einer Ueberschreitung des Präliminares keine Rede; die infolge von Erdrutschungen geleisteten Mehrarbeiten finden innerhalb des Rahmens des Kostenvoranschlages ihre Bedeckung und von grossen Nachtragsforderungen der Bauunternehmung ist ebenfalls keine Rede.

Bewilligung technischer Vorarbeiten in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Oberingenieur Koloman Lukrits in Wien für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Eisenerz der Kronprinz Rudolfbahn an einen Punkt dieser Bahn nächst St. Michael, eventuell mit Anwendung des Zahnradsystems; ferner dem Privaten Emanuel Czeczowiczka in Brünn im Vereine mit dem Ingenieur Karl Jirusch in Gross-Seelowitz für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von der Station Rohrbach - Seelowitz der Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach Pohrlitz mit Flügelbahnen nach Gross-Seelowitz und zur Pohrlitzer Zuckerfabrik; endlich dem Gemeinderathe und Realitätenbesitzer Ignaz Ableidinger im Vereine mit Hans Ableidinger in Schwechat und Eduard Bendorff in Wien für eine eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Trambahn vom dritten Thore des Wiener Centralfriedhofes nach Schwechat im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Die Eisenbahntarife für Galizisches Holz.

Eine Anzahl von Holzproduzenten Mittel- und Westgaliziens hat dem Handelsministerium ein Memorandum überreicht, worin eine Tarifermässigung für Holztransporte von Galizien nach Italien via Triest und Cormons erbeten wird. Die Eingabe verweist darauf, dass infolge der Erhöhung des Deutschen Holzzolles der Export von Holz, insbesondere von „Sägewaaren“ nach Deutschland von 3,11 Millionen Metercentnern im Jahre 1885 auf 1,47 Millionen Metercentner im Jahre 1886 gesunken ist. In härtester Weise seien hiervon die an der Galizischen Transversalbahn gelegenen Sägewerke betroffen; während sie das natürliche Absatzgebiet einbüssten, seien sie bei den bestehenden Frachtverhältnissen ausser Stande, ihre Erzeugnisse auf andere, entfernter liegende Märkte zu bringen. Die Einheitssätze nach Wien stellen sich, wie näher dargethan wird, von Ungarn aus auf 12,26 bis 13,33 kr. pro Kilometer und Wagen, für Galizische Provenienzen dagegen auf 14,32 bis 16,23 kr. Ebenso ergeben sich im Verkehre mit Italien grosse Differenzen; die Ungarischen Einheitssätze nach Fiume und Triest betragen 12,7 bis 12,8 kr., die Galizischen Sätze dagegen 14,8 bis 16,6 kr. Bei Holz mache die Eisenbahnfracht 30 bis 40 pCt. des Werthes aus; solche Frachtdifferenzen seien daher geeignet, jeden Wettbewerb auszuschliessen. Die Petenten stellen das Ersuchen, „dass die hohe Regierung ihren ganzen Einfluss aufbiete, um die in Frage kommenden Verkehrsanstalten zur Erstellung eines mit Rücksicht auf die grossen Kilometerdistanzen mit 12 kr. pro Kilometer und Waggon zu 10 000 kg festzustellenden, allgemein gültigen und nicht an erschwerende Bedingungen geknüpften Einheitssatzes für Holzsendungen von Galizien nach Triest und Cormons ehestens zu veranlassen“. Nur wenn dies geschieht, werde den Sägewerken an der Galizischen Transversalbahn die Möglichkeit geboten sein, ihre Erzeugnisse nach dem Mittelmeere und Italien dirigiren und mit den Ungarischen Provenienzen via Fiume erfolgreich konkurriren zu können. Es sei nicht zu viel verlangt, wenn die Galizischen Sägebesitzer die Förderung des Galizischen Holzexports via Triest und Cormons durch Erstellung eines allgemein gültigen Einheitssatzes von 12 kr. pro Kilometer und Waggon erbitten, da bereits in einzelnen Fällen Ausnahmetarife und Refaktiebegünstigungen seitens der in Frage kommenden Oesterreichischen Bahnen erstellt wurden, bei denen noch wesentlich niedrigere Einheitssätze als 12 kr. pro Kilometer und Waggon zur Anwendung gelangten. (Es muss hierbei bemerkt werden, dass schon ein äusserst billiger Tarif für Galizisches Holz nach Italien via Triest und Cormons besteht, jedoch an die Bedingung geknüpft ist, dass ein Jahresquantum von mindestens 2 000 Waggons transportirt werde, was bisher nur von einer Italienischen Firma geleistet werden konnte.)

Petition bezüglich der Oesterreichischen Exporttarife.

Im Niederösterreichischen Gewerbeverein wurde seinerzeit, als über das Gutachten des Vereins in betreff der Erneuerung der Handelsverträge mit Deutschland und Italien verhandelt wurde, beschlossen, die Bedeutung ermässigter Frachtsätze, insbesondere für den Oesterreichischen Export nach Italien, in einer besonderen Eingabe an das Handelsministerium darzulegen. In der Plenarversammlung des Gewerbevereins wurde der Entwurf dieser Petition berathen, welche mit der Bitte schliesst, der Handelsminister möge das Tarifhoheitsrecht des Staates mit allem Nachdrucke dahin geltend machen, dass a) die ermässigten Deutschen Export-Einheitssätze für solche Artikel und Destinationen, welche das Oesterreichische Exportinteresse tangiren, insoweit auch von den Oesterreichischen Eisenbahnen dem heimischen Exporte zugewendet werden, als sich die Nothwendigkeit dazu ergibt, damit 1. der Vortheil der kürzeren Distanzen Oesterreichischerseits gegenüber den grösseren Entfernungen Deutscherseits nicht unverhältnissmässig beeinträchtigt werde; 2. die Frachtsätze oder Frachtantheile rücksichtlich des Oesterreichischen Durchlaufs für Distanzen, die den Deutschen gleichkommen, nicht höher seien, als jene wären, welche die Deutschen Bahnen im gleichen Falle dafür in Anspruch nehmen würden; b) dass in Konsequenz dessen zunächst die seitens der Deutschen Bahnen allgemein und selbst von den Oesterreichischen Bahnen bereits in den wichtigsten Verkehrsrelationen mit dem Auslande eingeführten ermässigten Tarife für Güter aller Art bei Aufgabe von Wagenladungen mit möglichster Beschleunigung auch im Verkehre nach Italien eingeführt werden. Der Petitionsentwurf wurde genehmigt.

Diebstahl an Eisenbahnen (Präjudizialfall).

Gemäss einer Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes qualifizirt sich der Diebstahl an Eisenbahnen und den zum Betriebe derselben dienenden Gegenstände nach § 175 I. lit. b, St.-G. ohne weitere Unterscheidung und insbesondere ohne Rücksicht darauf zum Verbrechen, ob derselbe „unter besonders gefährlichen Verhältnissen“ (§ 85, lit. c, St.-G.) verübt wurde. — Der diese Entscheidung begründende Diebstahl bestand darin, dass die Angeklagten auf der betreffenden Eisenbahnstrecke Schrauben und Nägel im Werthe von 1 fl. 42 kr. entzogen hatten, wegen welcher Geringfügigkeit das Erkenntnissgericht diese Entwendung nur als Uebertretung qualifizirt hatte. Infolge der von der Staatsanwaltschaft erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde kassirte der Oberste Gerichtshof dieses Urtheil unter Qualifikation der That als Verbrechen in der Erwägung, dass nach § 175 I, lit. b, St.-G. der Diebstahl an den im § 85, lit. c, St.-G. genannten Objekten somit an Eisenbahnen und zum Betriebe derselben dienenden Gegenständen ohne jegliche weitere

Unterscheidung als Verbrechen erklärt wird. Die Ansicht des Erkenntnissgerichtes, dass zu dieser Qualifikation die besondere Gefährlichkeit der obwaltenden Verhältnisse erforderlich sei, ist weder im Wortlaute noch im Sinne des Gesetzes begründet; die Gefährlichkeit der That gilt nämlich nicht als Deliktsmerkmal bezüglich der im erwähnten Paragraphen angeführten, sondern nur bezüglich aller andern darin nicht besonders genannten Gegenstände.

Die Eisenbahnen im ersten Quartale 1887.

Der Eisenbahnverkehr hat nach einer der „W. Allg. Ztg." entnommenen Notiz im ersten Quartale des laufenden Jahres eine namhafte Steigerung gegen das Vorjahr erfahren. Die Transporte sämmtlicher Linien der Monarchie im ersten Quartale übertrafen jene des Vorjahres um rund eine halbe Million Personen und eine Viertelmillion Tonnen Fracht, wobei eine Mehreinnahme von ungefähr 2,5 Millionen Gulden erzielt wurde. Da das Eisenbahnnetz nur um rund 700 km vergrössert wurde, so repräsentirt dieses absolute Mehr auch eine immerhin ins Gewicht fallende relative Steigerung. (Die genaueren ziffernmässigen Daten hierüber werden im Verkehrsausweise pro März d. J. nachgetragen werden. Anm. d. Referenten.) Am beträchtlichsten ist die Zunahme des Verkehrs bei den Galizischen, Böhmischen und Mährischen Linien. Die Alpenbahnen sind gleich der Mehrzahl der Ungarischen Bahnen, insbesondere die Ungarischen Staatsbahnen, stationär geblieben. Einen namhaften Rückgang weisen nur die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn und die Lemberg-Czernowitzer Bahn auf. Bei beiden Bahnen erklärt sich die rückläufige Bewegung in erster Linie durch die unbehobene Stockung des Rumänischen Verkehrs infolge des Zollkrieges; diese Ausfälle wären erspart geblieben und auch die Mehreinnahmen der anderen Bahnen der Monarchie wären beträchtlichere geworden, wenn früher schon der Friede mit Rumänien zu erzielen gewesen wäre. Nunmehr scheint es, dass doch eine Verständigung mit Rumänien erzielt werden soll, was in günstigster Weise sowohl auf die Ungarische Route als auch auf die Alpenbahnen zurückwirken müsste.

Ein Kapitel vom Essen.

Hierüber hielt Dozent Lewy im Eisenbahnklub einen Vortrag. Nach einem Vergleiche mit der Lokomotive, welche, um ihren Dienst zu verrichten, gehörig gespeist und getränkt werden muss, ging der Vortragende auf die Nothwendigkeit einer zweckmässigen Nahrung des Menschen über; nur der Körper, welcher richtig genährt wird, wird lange leben und arbeitsfähig bleiben. Die Nahrung muss aber, um wirksam zu sein, mehrere chemische Bestandtheile enthalten. Ein erwachsener Mensch braucht durchschnittlich im ganzen 700 g feste und 2500 g flüssige Stoffe an täglicher Nahrung. Von der Normalkost für die verschiedenen Alters- und Berufsklassen ausgehend, wurden zunächst die Grundlehren der Ernährung Gesunder, Kranker und von Rekonvalescenten erörtert. Bemerkenswerth war die Schilderung der Weir-, Mitchell-, Playfair'schen Mastkur, bei der ganz unglaubliche Massen von Nahrungsmitteln konsumirt werden. Gelegentlich der Besprechung der Milchkuren wurde auf die verschiedenen Effekte der einzelnen Milchgattungen, die Kranken verabreicht werden, von der Menschenmilch angefangen bis zur Hundemilch, aufmerksam gemacht. Dann kamen die Kuren mit verschiedenen Obst- und Gemüsearten an die Reihe, worauf der Vortragende zur ausführlichen Beschreibung der jetzt so oft angewendeten Entziehungskuren überging. Schrott's und Harvey-Banting's Vorschriften wurden erläutert und Oertel-Schweninger's Theorien gebührend gewürdigt. Auch den Vegetarianismus zählt der Vortragende zu den Entziehungskuren und resumirt seine wohlmotivirte Ansicht über denselben in folgenden Sätzen: Das Leben kann gefristet werden mit rein vegetabilischen und rein animalischen Nahrungsstoffen, die zweckmässigste Art der Ernährung ist aber jene mit gemischter Kost.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Das Gerücht von einem Wiederaufleben des Konfliktes zwischen England und Russland in Afghanistan, die angebliche Militäranleihe in Deutschland, die eventuelle Inanspruchnahme des weitern Rüstungskredites seitens unseres Reichskriegsministers und die Russische Lieferungsausschreibung für den Militärbedarf — alle diese bedenklichen Momente wurden durch die Meldung der Abreise Bismarck's nach Friedrichsruhe paralysirt; wenn er sich Ruhe gönnt, so sei der Friede, wenigstens für die nächste Zeit, gesichert. Dazu kam die wahrscheinliche Rentensubskription in Oesterreich, welche das Kapital in bessere Stimmung versetzte. An Bahnaktien waren daher in starker Nachfrage: Nordbahn (2435) wegen der Dividende von 117½ fl., Staatsbahn (238,60) wegen besserer Einnahmsausweise und der günstigern Gestaltung der Rumänischen Vertragsverhandlungen, was auch der Lemberg-Czernowitzer Bahn zu dem Kourse von 227,75 verhalf. Der vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn für deren Generalversammlung zu stellende Antrag auf Vereinigung ihrer beiden Linien A (793) und B (209,50), worüber wir demnächst weiteres berichten, gab der Spekulation eine lebhafte Anregung, indem die Gegner und Fürsprecher dieser Vereinigung einander an der Börse hart bekämpften. Die Eröffnung der Schifffahrtssaison kam der Nordwestbahn (163,50) und der Elbethalbahn (163,25) zu Gute. Andauernde Mindereinnahmen schwächten die Südbahn (81,50), welche aber durch das erfreuliche Weichen des Goldagios eine bessere Position erlangt. Dies war auch der Grund, dass die Silberprioritäten der meisten Eisenbahnen beider Reichshälften eine ziemliche Steigerung erfahren haben.

Pfälzische Eisenbahnen.

Das Finanzergebniss des Jahres 1886 stellt sich nach dem vorliegenden Geschäftsberichte wesentlich günstiger als dasjenige des Vorjahres, da die Verzinsung und Amortisation 286 525 *M.* weniger erforderten und die Betriebsausgaben um 109 138 *M.* herabgegangen sind, während die Minderung der Einnahme nur 77 013 *M.* betrug. Dieser Minderertrag der Einnahmen ist lediglich durch Ausfälle beim Kohlenverkehr infolge Herabsetzung der Tarife aus den Saargruben entstanden, während alle anderen Einnahmequellen höhere Erträgnisse geliefert haben. Der Personenverkehr hat vom Monat Juli an einen so erfreulichen Aufschwung genommen, dass bis zum Schlusse des Jahres nicht nur ein bis zu Ende Juni vorhandener Ausfall gegen das Budget von weit über 100 000 *M.* ausgeglichen, sondern auch noch ein Mehr von 95 874 *M.* und gegen das Vorjahr ein solches von 109 434 *M.* erzielt wurde. Zum grösseren Theile ist dieses günstige Resultat der Steigerung des internen Personenverkehrs zu verdanken, welche während der ganzen zweiten Jahreshälfte andauerte; ohne die empfindliche Betriebsstörung durch Schneeverwehungen würde sich der Abschluss noch vortheilhafter gestaltet haben. Neben dem internen hat auch diese Störung dem direkten Personenverkehr fühlbare Einbusse gebracht, da die Unterbrechung sich auf die den Weihnachtsfeiertagen unmittelbar vorausgehende Woche erstreckte und diese Periode erfahrungsgemäss für alle Richtungen zu den frequenteren des Jahres gehört. Auch im Güterverkehr, welcher gegen das Budget eine Mehreinnahme von 399 026 *M.* und gegen das Vorjahr eine solche von 25 159 *M.* erbrachte, ist der Aufschwung erst vom Monat Juli ab erfolgt. Auch hier lag zu Ende Juni ein Ausfall von rund 30 000 *M.* gegen das Budget und von 250 000 *M.* gegen das Vorjahr vor und ist die Besserung ziemlich gleichmässig für alle Verkehrsbeziehungen und Waarengattungen erfolgt. Zum Schluss des Jahres ist allerdings ein bedeutender Getreideverkehr im Wasserumschlag ab Ludwigshafen nach dem Oberelsass und der Schweiz zu befördern gewesen, während dieser Verkehr vorher — infolge Einwirkung der Gotthard- und Arlbergbahn — gegen die Transportmengen früherer Jahre starken Rückgang gezeigt hatte. Der Kohlenverkehr aus den Saargruben ist bei einer Einnahme von 3 408 234 *M.* um 65 965 *M.* hinter dem Budget und um 259 317 *M.* hinter dem Vorjahre zurückgeblieben und ist dies Ergebniss durch erheblich ermässigte Frachtsätze vom 1. Juli 1886 ab herbeigeführt. Dagegen hat eine beträchtliche Mehrung des Ertrages aus anderen Quellen, welche sich gegen das Budget auf 121 188 *M.* und gegen das Vorjahr auf 47 709 *M.* beziffert und welche grösstentheils aus dem Mehrerlöse für abgängiges Altmaterial erzielt wurde, stattgefunden.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1886 sind gegen den im Budget angenommenen Betrag um 67 617 *M.* und gegen die Ausgaben des Vorjahres um 109 138 *M.* zurückgeblieben. Hierbei ist zu bemerken, dass im Berichtsjahre für Nachbeschaffung solcher Wagen, welche in früherer Zeit ausser Betrieb gestellt, aber nicht ersetzt waren, der Betrag von 110 000 *M.* verwendet wurde, und dass daher die Ausgaben pro 1886 zu Gunsten älterer Jahresabschlüsse mit diesem Betrage belastet sind. Wenn trotz dieser Mehrbelastung die Ersparniss an Ausgaben den Minderertrag an Einnahmen überstiegen und der letztere ungeachtet eines Frachtausfalles beim Kohlenverkehre von rund 260 000 *M.* sich nur auf 77 013 *M.* beziffert hat, so darf das Ergebniss des abgelaufenen Jahres um so mehr als ein befriedigendes bezeichnet werden, als der schon im zweiten Theile des Jahres 1885 begonnene Rückgang des Gesammtverkehrs sich weit in das Jahr 1886 hinein erstreckte und dieser Rückgang in Verbindung mit der bevorstehenden Kohlen-Frachtherabsetzung wenig erfreuliche Aussichten eröffnet hatte, welche bereits im Geschäftsberichte des Vorjahres angedeutet waren.

Das Betriebsresultat für 1886 liefert daher erneuten Beweis für die gesunde und kräftige Entwickelung des Verkehrs der Pfälzischen Eisenbahnen. Die Thatsache, dass die Entwickelung auch in früheren Jahren, selbst durch erhebliche Einbussen, nur vorübergehend gehemmt werden konnte und dass die entstandenen Ausfälle alsbald wieder eingeholt waren, berechtigt zu der Hoffnung, dass die Verkehrs- und Ertragsverhältnisse ihre steigende Tendenz beibehalten und dass insbesondere durch

grössere Transportmengen die Wirkungen der für den Kohlenverkehr gewährten Frachtermässigung in nicht allzuferner Zeit ausgeglichen werden.

Bei einer Total-Betriebseinnahme von 16 001 983 *M.* und einer Betriebsausgabe von 8 552 417 *M.* (53,44 pCt. der Bruttoeinnahme gegen 53,87 pCt. im Vorjahre) ergab sich ein Betriebsüberschuss von 7 449 566 *M.*, von welchem zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäten sämmtlicher Gesellschaften 4 747 952 *M.* und zur Zahlung der garantirten Zinsen der Aktien 2 064 535 *M.* erforderlich waren und hiernach noch ein Ueberschuss von 637 077 *M.* verblieb. Die zu zahlenden Praezipuen betrugen 1 115 532 *M.*, sodass sich der Gesammtbetrag des Zuschusses des garantirenden Staates auf 478 455 *M.* (gegen 797 106 *M.* im Vorjahre) stellt. Es haben daher die Einnahmen der Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1886 nicht nur zur Deckung sämmtlicher Zinsen und Amortisationsquoten der Prioritäten ausgereicht, sondern einen so erheblichen Ueberschuss geliefert, dass aus demselben sämmtliche Aktienzinsen und über die Hälfte der Präzipualbeiträge gedeckt worden sind.

Die vier Hauptquellen der Einnahmen zeigen im Vergleich mit dem Vorjahre das nachstehende Ergebniss: Im Personen- und Gepäckverkehr wurden 3 658 744 *M.* (gegen 3 549 309 *M.* im Vorjahre oder + 109 435 *M.*), im Güter-, Vieh- etc. Verkehr 8 059 506 *M.* (gegen 8 034 347 *M.* oder + 25 159 *M.*), im Kohlenverkehr 3 408 234 *M.* (gegen 3 667 551 *M.* oder — 259 317 *M.*) vereinnahmt, aus anderen Quellen entstammten 875 498 *M.* (gegen 827 788 *M.* oder + 47 710 *M.*). Im Personenverkehr wurden 4 991 530 Reisende (gegen 4 799 993 oder + 191 537) sowie 185 585 Mann Militär (gegen 182 512 oder + 3 073) befördert. Im Gepäckverkehr wurden 7 946 t (gegen 7 678 t oder + 268 t) expedirt. Der reine Personenverkehr (ohne Militär- und Gepäcktransporte) hat in der Frequenz um 3,99 pCt., im Ertrage um 3,20 pCt. zugenommen, während der Durchschnittsertrag pro Person von 67,7 auf 67,2, somit um 0,5 ₰ zurückgegangen ist. Die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete wird als ausserordentlich beliebt und verkehrsfördernd hervorgehoben. Während des Berichtsjahres sind auf den Pfälzischen Bahnen 1 689 kombinirte Billets mit 36 332 Koupons (gegen 1 003 Stück mit 22 417 Koupons in 1885) zur Ausgabe gelangt und haben die Einnahmen hieraus für die Pfälzischen Strecken 78 231 *M.* (gegen 45 780 *M.*) betragen. Der Gepäckverkehr hat in der Beförderungsmenge um 3,50 pCt. und im Ertrage um 0,89 pCt. zugenommen. Im Güterverkehr wurden 19 685 t (gegen 18 871 t oder + 814 t) als Eil- und Expressgut, 222 970 t (gegen 224 147 t oder — 1 177 t) als Stückgut, 2 413 925 t (gegen 2 400 522 t oder + 13 403 t) als Wagenladungsgut und 1 214 180 t (gegen 1 215 030 t oder — 850 t) an Kohlenfrachten befördert; ferner gelangten noch 426 t Militärgut, 514 482 Stück Vieh und 105 Leichen zur Beförderung. Das Eil- und Expressgut zeigt im Gewicht eine Steigerung von 4,31 pCt. gegenüber einer solchen von 0,97 pCt. im Ertrage. Das Stückgut hat im Quantum um 0,53 pCt., im Durchschnittssatze um 2,82 pCt. und im Ertrage um 3.09 pCt. abgenommen. Das Wagenladungsgut zeigt eine Zunahme im Quantum um 0,56 pCt., im Ertrage um 1,09 pCt. bei Steigerung des Durchschnittssatzes um 0,42 pCt. Der Saarkohlenverkehr hat im Gewicht ein Minus von 0,7 pCt., im Durchschnitt von 7,01 pCt. und im Ertrage von 7,07 pCt. ergeben. Der Gesammtgüterverkehr würde ohne die Tarifherabsetzung für den Saarkohlentransport auch im Jahre 1886 mit einem Mehrertrage abgeschlossen haben, während sich durch die Einführung der ermässigten Kohlentaxen ein Minus gegen das Vorjahr von 234 157 *M.* oder 2 pCt. ergeben hat.

Nach einem Verwaltungsrathsbeschluss soll der Bau und Betrieb derjenigen Strassenbahnen in der Pfalz seitens der Bahnverwaltung übernommen werden, für welche ein Verkehrsbedürfniss vorliegt, und deren Ausführung von der Regierung für die Verkehrsverhältnisse der Provinz als nöthig erachtet werde. Für diesen Beschluss sei u. a. die Erwägung massgebend gewesen, dass das neu hinzutretende Verkehrsmittel der Strassenbahnen vielfach in direkte Konkurrenz mit dem bestehenden Eisenbahnnetz treten werde; es sei gleichmässig im Interesse der Bevölkerung wie des garantirenden Staates und der Eisenbahngesellschaft gelegen, die Wirkungen der Fusion in Bezug auf planmässigen Ausbau und einheitlichen Betrieb des Pfälzischen Bahnnetzes nicht dadurch gefährden zu lassen, dass man dritten Unternehmern den Bau und Betrieb einzelner Strecken überliesse. Zunächst seien für den Bau einer Strassenbahn von Ludwigshafen über Mundenheim-Maudach-Mutterstadt bis zur sogenannten Dannstadter Höhe Vorbereitungen getroffen. Ferner habe sich die Bahnverwaltung über die Herstellung einer Strassenbahn von Ludwigshafen über Friesenheim-Oppau-Edigheim nach Frankenthal und eventuell von da über Hessheim-Heuchelheim nach Dirmstein gutachtlich ausgesprochen. Wegen Weiterführung dieser Linien über Laumersheim nach Grosskarlbach seien Erhebungen im Gange. Die Vorarbeiten für die genannten Projekte sollen im Laufe dieses Sommers soweit fertiggestellt werden, dass dieselben der Regierung zur schliesslichen Entscheidung und eventuellen Vorlage an den im Herbst zusammentretenden Landtag unterbreitet werden können.

Die Pariser Stadtbahn.

Nach Inhalt des kürzlich von dem Eisenbahnausschusse der Deputirtenkammer angenommenen Gesetzentwurfes soll die Anlage der nachstehenden Linien, welche zum Netze der Pariser Stadtbahn gehören werden, als im öffentlichen Interesse liegend erklärt werden:

1. eine Ringbahn, welche — von dem Sternplatz ausgehend — in der Richtung Clichyplatz-Nordbahnhof-Strassburger Platz-Republikplatz-Bastilleplatz-Mazasplatz-Krankenhaus-Boulevard-Italienischer Platz-Italienisches Boulevard-St Jakob-Boulevard-Denfert-Rochereauplatz-Rennesplatz-Grenelle-Boulevard und Trocadéro laufend, wieder nach dem Sternplatz zurückkehrt;

2. eine von vorstehender abzweigende Linie, die — den Strassburger Platz, den Sebastopolplatz, das Rathhaus, den Clunyplatz, den St. Sulpiciusplatz, den Montparnasse-Bahnhof berührend — auf dem Denfert-Rochereauplatz ausläuft, um durch zweifachen Anschluss mit der Ringbahn verbunden zu werden;

3. eine vom St. Lazarus-Bahnhof ausgehende Linie nach der Ringbahn in der Nähe des Nordbahnhofs, welche an bezw. in der Nähe der Drouot-Strassenecke durchschneidet;

4. eine Linie von Batignolles nach dem Republikplatz, welche die Richtung: Opernplatz, Strasse des vierten September, Börsenplatz, Réaumurstrasse und Turbigostrasse verfolgt und am Ausgangs- und Endpunkt mit der Ringbahn in Schienenverbindung stehen wird;

5. eine Linie vom Sternplatz nach dem Maillotthor, welche doppelten Anschluss an die Ringlinie und Anschluss an die Eisenbahn Paris-Auteuil erhalten wird.

Der in Rede stehende Gesetzentwurf stützt sich auf das zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und Albert Christophle abgeschlossene Uebereinkommen vom 4. Oktober 1886, betreffend die Konzession der Pariser Stadtbahn, nebst den Zusatzbestimmungen vom 3. Januar 1887. Hiernach muss jede vollständige oder theilweise Uebertragung der Konzession, sowie jeder Vertrag, welcher darauf abzielt, an die Stelle der Gesellschaft — deren Bildung im Artikel 2 des vorerwähnten Uebereinkommens vorgesehen ist — ganz oder theilweise einen Dritten oder eine andere Gesellschaft treten zu lassen, durch ein Gesetz gutgeheissen werden.

Gleichzeitig wird genehmigt: 1. das am 2. April 1886 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den Ostbahn-, Nordbahn-, Orléansbahn-, Westbahn- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaften abgeschlossene Uebereinkommen nebst dessen Zusatzbestimmungen vom 3. November 1886 und 2. das am 2. April 1886 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Nordbahn-Gesellschaft abgeschlossene Zusatzübereinkommen.

Diese Abmachungen haben die Gestaltung der Verkehrsbeziehungen zwischen den betreffenden Eisenbahnnetzen, der Pariser Gürtel- und der Stadtbahn zum Gegenstande.

Die Stadt Paris hat sich erboten, die Zins-Gewährleistung des Staates unter folgenden Bedingungen zu übernehmen:

1. Während der ganzen Konzessionsdauer wird der Fehlbetrag der Einnahmen des Netzes zunächst und bevor auf die Staatsbürgschaft zurückgegriffen werden darf, bis zur Höhe von jährlich 1 275 000 Frcs. durch die Stadt Paris gedeckt;

2. während desselben Zeitraums wird die Stadt Paris ausserdem $^2/_5$ der dem Staate zufallenden Zinsbürgschaft übernehmen, ohne dass indessen der Gesammtzuschuss der Stadt — mit Einschluss der vorerwähnten Summe von 1 275 000 Frcs. — den Betrag von 2 225 000 Frcs. jährlich übersteigen darf;

3. die Stadt Paris erhält $^2/_5$ des dem Staate nach Artikel 9 des Uebereinkommens vom 4. Oktober 1886 vorbehaltenen Gewinnantheils;

4. die von der konzessionirten Gesellschaft auf Grund des Artikels 9 des Uebereinkommens vom 4. Oktober 1886 geleisteten Zurückzahlungen der Vorschüsse, welche dieselben infolge der Zins-Gewährleistung erhalten hat, werden zwischen dem Staate und der Stadt Paris nach Verhältniss des Gesammtbetrages der von ihnen geleisteten Vorschusszahlungen bis zu deren vollständiger Tilgung getheilt.

Rekonstruktion der Preislokomotive „Rocket“.

George Stephenson's Lokomotive „Rocket“, welche am 6. Oktober 1829 in dem berühmten Lokomotivwettfahren bei Rainhill auf der Liverpool-Manchester-Bahn den glänzenden Sieg über ihre Mitbewerberinnen errang und demgemäss den ausgesetzten Preis von 500 £ gewann, kann zwar nicht beanspruchen, die erste Lokomotive überhaupt genannt

zu werden, nimmt aber dennoch in der Geschichte der Dampfmaschinen im allgemeinen einen hervorragenden, und in der Geschichte der Lokomotiven im besonderen unstreitig den ersten Platz ein. Denn wenn Stephenson auch schon bei der früher von ihm erbauten Maschine „My Lord“ den (bereits im Jahre 1814 durch W. Blackett gelieferten) Beweis, dass die Reibung zwischen Radkranz und Schiene für das Ausüben der Zugkraft auf der Eisenbahn genüge, praktisch erhärtet hatte, wenn er auch schon derselben Maschine in dem, die Dampferzeugung gewaltig steigernden Blasrohr ein neues wichtiges Lebenselement eingegeben hatte, so war es doch erst die „Rocket“, bei welcher er durch erstmalige Anwendung der von Booth empfohlenen zahlreichen und engen Siederöhren im Kessel jene ausserordentliche Vergrösserung der Feuerfläche und damit jene vorher ungeahnte Verdampfungsfähigkeit erzielte, welche das wichtigste Prinzip der schnellen Lokomotive der Jetztzeit bildet. Mit Recht wird jener Tag von Rainhill in aller Welt als der eigentliche Beginn des Zeitalters der Eisenbahnen angesehen.

Einem so ehrwürdigen kulturgeschichtlichen Gegenstande wie der Lokomotive „Rocket“ aber gebührt unzweifelhaft das grösste Interesse insbesondere seitens aller Angehörigen des Eisenbahnwesens, und es ist daher dankbar anzuerkennen, dass Herr Professor K. Keller von der technischen Hochschule in Karlsruhe eifrig bemüht ist, die Maschine wenigstens im Bilde wieder so darzustellen, wie sie an jenem grössten Ehrentage ihres genialen Erbauers im Dienste gestanden hat.

Diese Aufgabe ist eine keineswegs leichte; denn leider ist über die Einzelheiten der Maschine nur sehr wenig bekannt, auch eine zuverlässige Darstellung und eine genaue Beschreibung derselben nicht vorhanden. Die vielverbreitete Meinung aber, die echte „Rocket“ selbst sei im South Kensington Museum zu London ausgestellt, ist eine irrthümliche. Die Maschine wurde vielmehr schon nach der Probefahrt bei Rainhill bis zum 15. September 1830, dem Tage der Eröffnung der Liverpool-Manchester-Bahn, mannigfaltigen Aenderungen unterzogen und blieb auch weiterhin nicht mehr lange im Dienste der Bahn, sondern wurde veräussert und vielfältig anderweit verwendet, wobei sie sich selbstverständlich ihrem jeweiligen Zwecke hat anschmiegen müssen. Als sie daher schliesslich, ihrem Wanderleben entzogen, nach Newcastle on Tyne zur Aufbewahrung bei Herrn Rob. Stephenson gebracht, dann wieder hergestellt und endlich 1876 im South Kensington Museum untergebracht wurde, war von der wirklichen alten „Rocket“ nicht viel mehr vorhanden. Herr G. R. Stephenson, das gegenwärtige Oberhaupt der Familie, hat sich die grösste Mühe gegeben, über die Maschine, wie sie einst war, möglichst viel zu erfahren; aber, obgleich er dem Ziele schon etwas näher gerückt ist, bleiben doch ausserordentlich viele Fragen noch unbeantwortet.

Die Quellen zur planmässigen Rekonstruktion der „Rocket“ sind sehr spärlich. Von den in kleinem Massstabe ausgeführten Holzschnitten und anderen Abbildungen, welche sich in verschiedenen Zeitschriften und Handbüchern finden und lediglich mehr oder wenig gelungene Nachbildungen der in Nicholas Wood’s „treatise on railroads“ (1832) enthaltenen Zeichnung sind, muss abgesehen werden. Eine im „Engineer“ (Bd. 41 S. 481) enthaltene sehr deutliche und grosse Abbildung der Maschine, wie sie im South Kensington Museum steht, kann für den vorliegenden Zweck der angedeuteten Unzuverlässigkeit halber gleichfalls nicht benutzt werden; ebensowenig eine von Nasmyth herrührende, angeblich am Tage vor der Eröffnung der Liverpool-Manchester-Bahn angefertigte Handskizze, welche, wie bei Betrachtung einer Abbildung derselben im „Engineer“ (Bd. 58 S. 200) sofort ersichtlich wird, unmöglich die „Rocket“ darstellen kann, so dass vermuthet werden muss, ihr Verfertiger habe irgend eine andere der bei Eröffnung jener Bahn vorhandenen 8 Lokomotiven für die Siegerin gehalten und abgezeichnet. Die im Besitze des verstorbenen Obersten Mauby gewesene, angeblich echte photographische Abbildung einer Arbeitszeichnung zum Kessel der Maschine ist nicht zu ermitteln; doch findet sich im „Engineer“ (Bd. 50 S. 210) ein Holzschnitt, welcher mit jener photographischen Abbildung übereinstimmen soll. Ferner besitzt Herr G. R. Stephenson ein hauptsächlich nach seinen eigenen Erinnerungen angefertigtes Modell, welches die Maschine so genau als möglich wiedergibt, und von dem „Engineer“ a. a. O. eine recht gute Holzschnittabbildung gebracht hat. Drei von Herrn Stephenson selbst erhaltene Photographien jenes Modells (1 Seiten-, 1 Vorder- und 1 Hinteransicht) hat Herr Professor Keller vor allem zur zeichnerischen Rekonstruktion der „Rocket“ benutzt.

Abbildungen der hergestellten Zeichnungen (1 Seitenansicht und 1 Querschnitt durch die Feuerbüchse) enthält No. 14 der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“, welche uns die Anregung zu dieser Mittheilung gegeben hat. Ebendort werden diejenigen, welche über die „Rocket“ Angaben zu machen vermögen, auf Grund deren die betreffenden Zeichnungen etwa berichtigt werden könnten, ersucht, Herrn Professor Keller dieselben zur Verfügung stellen zu wollen. M.

Amerikanische Mittheilungen.

Der „Forest Hills“ Unfall.

Der dritte grosse Unfall dieses Jahres, der in mancher Beziehung seine Vorgänger an Schwere übertrifft, ereignete sich nach Mittheilung der „Railr. Gazette“ am 14. März ungefähr 7 Uhr Morgens, etwa 1 Meile westlich der Station Forest Hills, im Stadtgebiet von Boston auf der Desham Zweigbahn der Boston & Providence Eisenbahngesellschaft. Ein ostwärts laufender Vorortzug von 8 bis 9 Wagen, gezogen von einer 40 Tonnen-Personenmaschine Amerikanischen Musters, mit 18 × 22″ Cylindern, fiel plötzlich, als er auf einer, eine Landstrasse überspannenden Brücke, mit gewöhnlicher Schnelligkeit fahrend, sich befand, mit der Brücke auf den 25′ tiefer liegenden Weg hinab. Die Maschine nebst 3 Wagen gelangten noch hinüber, aber die Wagen wurden zerstossen und von ihren Untergestellen geworfen. Der vierte Wagen war anscheinend mit grosser Gewalt gegen die östliche Brückenmauer geschleudert und in einen formlosen Trümmerhaufen verwandelt, von dem nur das Dach erkennbar geblieben, welches ab- und auf die östliche Seite der Bahn hinübergeschoben war. Die übrigen Wagen waren in verschiedenen Stadien der Zerstörung in einen grossen Trümmerhaufen zwischen den Mauern der 125′ langen Brücke zusammengeworfen. Der Rauchwagen, letzter im Zuge, war vollständig umgekehrt und mit dem Dach zu unterst. Die Zahl der Passagiere schätzte man auf 300, beinahe alles Arbeiter, Ladenmädchen und andere zu ihrem Tagewerk nach der Stadt fahrende Personen. Davon wurden 26 getödtet und etwa 115 verletzt, viele hiervon lebensgefährlich. Die Wagen waren geheizt durch gewöhnliche gusseiserne (Chilson) Oefen, die ziemlich in der Mitte derselben standen. Wunderbarer Weise entstand nur an einer Stelle Feuer, welches aber sehr bald durch die von einem Polizeimann schnell herbeigeführte chemische Feuer-Löschmaschine gelöscht wurde. In der That wurden die Folgen in verschiedener Beziehung erheblich gemildert durch die Nähe der Grossstadt mit ihren bedeutenden Hilfsmitteln. Der Lokomotivführer lief, ohne einen Augenblick Zeit zu verlieren, sofort nach Station Forest Hills und liess von dort sogleich nach den Polizei-, Feuer- und Hospitalstationen und der Hauptstation der Bahn telegraphiren.

Die in einer Breite für 2 Gleise gebaute, aber nur auf der nördlichen Hälfte mit einem Gleise belegte Brücke war ursprünglich als hölzerne Howesche Gitterbrücke hergestellt; 1876 wurde statt des Holzgitters ein eisernes auf der Nordseite gelegt; 1877 wurde auch das südliche Holzgitter aufgenommen, das eiserne der Nordseite hinübergeschoben und auf der Nordseite ein neues eisernes Gitter (abweichender Konstruktion) eingebaut. Einzelne Theile des letzteren, das von Hause aus schon mangelhaft gewesen sein soll, scheinen durch Rost gelitten zu haben und unhaltbar geworden zu sein. Die vom Staatskommissariat eingeleitete Untersuchung wird hierüber und etwaige sonstige Mängel näheres ergeben.

Billetkontrole in den Zügen.

Die neue Einrichtung auf der Atchison, Topeka und Santa Fe Eisenbahn, wonach in den Personenzügen besondere Billeteinsammler verwendet werden, deren einziges Geschäft es ist, die Billets abzunehmen und Billets zu verkaufen, hat eine bedeutende Vermehrung der Einnahmen jener Bahn zur Folge gehabt, hinreichend, um das Gehalt dieser neuen Beamten dreifach zu decken.

Ohne die früheren Kondukteure der Unredlichkeit anzuklagen, muss doch gesagt werden, dass das neue Verfahren ein werthvolles und das Amerikanische System der Fahrgeldeinsammlung ein schwächlicher Nothbehelf ist, der einer Aenderung bedarf. Selbst bei ganz ehrlichen Kondukteuren geht es ohne tägliche Verluste nicht ab, die aus den verschiedenen Graden betrügerischer Absichten entspringen und dies wird stets so bleiben, so lange man sich verlässt auf die Fähigkeit einer einzelnen Person, durch ein halb Dutzend wohlbesetzter Wagen zu gehen und unbeirrt die 2 oder 12 Personen herauszusuchen, welche auf der letzten Station eingestiegen sind.

Neue Zugeinrichtung.

Ein Zug von vor kurzem in den Pullman-Fabriken zu Pullman, Ill., hergestellter Wagen wird jetzt auf der Pensylvania Bahn in dem "Newyork & Chicago Limited“ eingeführt werden. Derselbe wird bestehen aus zwei oder mehr Schlafwagen, einem Gesellschafts- (drawing-room) Wagen, einem Speise- und einem kombinirten Gepäck- und Rauchwagen wie bisher. Eine Neuheit und sehr erwünschte Einrichtung ist die, dass statt abgesonderter Wagen, mit offenen, jeden einzelnen absondernden Plattformen, der Zug thatsächlich aus einem einzigen langen Wagen bestehen wird. Die Plattformen werden wettersicher überdacht und mit hölzernen Scheidewänden eingefriedigt sein. Eine Dame wird danach im Stande sein, ohne die geringste Unbequemlichkeit oder Gefahr von einem

Ende des Zuges bis zum andern zu wandeln. Der Zug wird auch sonst noch mancherlei Verbesserungen enthalten und die Wagen werden in der Ausschmückung noch durchgebildeter sein, als die bisher in diesem schon sehr angenehmen Zuge laufenden.

Es ist wunderbar, schreibt die „Railr. Gaz.", dass ähnliches dieser Art nicht schon längst eingeführt ist. Durchzugehen von Wagen zu Wagen in einem über scharfe Kurven fahrenden Schnellzuge ist weder sicher noch angenehm, besonders wenn die Plattformen von Eis schlüpfrig und die Handgeländer vom Kohlenstaub beschmutzt sind.

Ein System von biegsamen Durchgängen zur Verbindung der Wagen in einer vollständig wind-, wetter- und kohlenaschesicheren Weise ist längst im Gebrauch auf den hauptsächlichsten Englischen Durchgangszügen und besonders vor 6 Jahren angewendet auf der London & North Western Bahn zwischen den Zwillings-Gesellschafts- und Schlafwagen.

Diese Passage gleicht einer langen Harmonika, einem Gestell von Eisenstangen zur Stütze für einen wasserdichten Segeltuchüberzug. Eine ähnliche Einrichtung ist im Gebrauch auf der Hochbahn, um die Passagiere vor dem Hinunterfallen zu schützen. Bedeckte Durchgangswege zwischen den Wagen hat man auch in Russland, wo die Einrichtungen überhaupt für diejenigen, die sich einen fürstlichen Aufwand beim Reisen gönnen dürfen, ausserordentlich prachtvoll sind.

Meilenbillets.

Der „Weststaatliche Personenverband" hat nach der „Railr. Gazette" beschlossen, die Verausgabung von Meilenbillets fortzusetzen. Dieselben sollen zu einer gleichmässigen Taxe von $2^1/_2$ Cents für die Meile (= 6,6 ₰ für das Kilometer) ohne Rabatt ausgegeben werden. Sie sind nicht übertragbar und jedes Buch gilt für 1 000 Meilen, nicht mehr und nicht weniger.

Brücke über den East River.

Bei der gesetzgebenden Versammlung des Staates Newyork ist ein Gesetzentwurf eingebracht, nach welchem einem Konsortium die Ermächtigung ertheilt werden soll zur Erbauung einer Brücke über den East River, Newyork, und zwar von dem Bahnhofe der Grand Central Eisenbahn über Strassen hinweg bis zum Fluss und über diesen hinweg nach Brackwell's Island und Long Island shore. Die Brücke soll benutzbar werden für Fussgänger, Landfuhrwerk und eine Eisenbahn. Ihre Höhe soll 156 Fuss über die gewöhnliche Fluth betragen. Es soll die Ermächtigung ertheilt werden zu einem Anlagekapital von 5 000 000 D. und zur Erhebung eines Brückengeldes von 2 Cts. für einen Fussgänger und 25 Cts. für ein Pferd oder ein Fuhrwerk.

Wagenheizung und Erleuchtung.

Die im letzten Winter und bis in die neueste Zeit hinein häufig vorgekommenen schweren Unfälle, namentlich die mit Verbrennung zahlreicher Reisenden in den Wagenräumen verbunden gewesenen, haben eine heftige Bewegung gegen die Eisenbahnverwaltungen im Publikum hervorgerufen, die sich in scharfen Artikeln in der Presse Luft macht. Aber auch eine Unzahl von Vorschlägen und Erfindungen zur Verhütung von Eisenbahnunfällen, besonders von Bränden, treten hervor und werden mit mehr oder weniger Sachkenntniss erörtert.

Die Eisenbahnverwaltungen und -Verbände sind, wie die vielfachen Berichte darüber in den Fachblättern, namentlich der „Railr. Gaz.", darthun, ihrerseits eifrig am Werke, Verbesserungen nach jenen Richtungen hin aufzufinden bezw. einzuführen, doch gehen über die wichtige Frage, welches die zweckmässigste, sparsamste und ungefährlichste Art der Heizung und Erleuchtung der Personenwagen sei, die Ansichten bis jetzt noch weit auseinander. Durch gemeinsame und öffentliche Versuche bestrebt man sich, Klarheit über diese Frage zu erlangen.

In mehreren Bundesstaaten hat auch bereits die Gesetzgebung sich der Sache bemächtigt, indem man Gesetze angenommen hat oder im Begriff ist, sie zu geben, wonach die Heizung der Personenwagen mittelst Oefen bezw. die Erleuchtung mit Oellampen verboten oder nur in beschränkter Weise gestattet werden soll.

Bundes-Kommissariat.

Die Ernennung der Mitglieder des Bundeskommissariats — ein für den Bundespräsidenten mit Rücksicht auf die vielfachen und strengen Anforderungen des Interstate Comerce Law gewiss nicht leicht gewesenes Geschäft — ist nun vollzogen und die Namen der Betreffenden sind veröffentlicht.

Die „Railr. Gazette" schreibt hierüber in ihrer Ausgabe vom 25. März d. J.:

„Während die Kommission keineswegs als eine ideale bezeichnet werden kann, ist sie doch viel besser, als sie in Betracht der Bezahlung und der Pflichten der Stellung werden zu sollen schien. Der nächstliegende Einwand gegen die Zusammenstellung ist der, dass die Kommission zum mindesten eine Persönlichkeit von Erfahrung und Gewicht als praktischer Eisenbahnmann hätte enthalten sollen.

Unzweifelhaft müssen einzelne der ernannten Herren die Stellung mehr im Gefühl der öffentlichen Pflicht als aus Ehrgeiz oder wegen des Gehalts angenommen haben. So kann die Stellung als Kommissar, ehrenvoll und ansehnlich, wie sie auch ist, doch z. B. die Auszeichnung des Richter Cooley wenig vermehren, während sie ihm viele Sorgen bereiten wird und einen grossen Verlust am Einkommen mit sich bringt.

Richter Cooley's Kenntniss der Beziehungen der Bahnen zum Publikum und zu einander ist eine tiefe und er ist ein Mann, hervorragend als Jurist und von vortrefflichem Charakter. Seine Erfahrung als Receiver des Wabash-Bahnnetzes östlich des Missisippi, wenn auch von kurzer Dauer, muss für einen Mann von seiner Fähigkeit und Auffassungsgabe gewiss nützlich gewesen sein.

Oberst Morrison's Leben ist so häufig öffentlich beleuchtet worden, dass es kaum nöthig ist, darüber zu sprechen. Wie immer seine Befähigung für diese Stellung sein mag, sicherlich darf er als ein Mann von Unabhängigkeit, Muth und Gewandtheit bezeichnet werden.

Richter Schoonmaker ist ein Rechtsgelehrter von hohem Ruf und ein Mann von Unabhängigkeit und Kraft. Er ist Generalanwalt des Staates Newyork und besitzt Erfahrung im Eisenbahnrecht.

Mr. Walker ist ebenfalls ein Rechtsgelehrter von guter Stellung und unbedingter Zuverlässigkeit. Während der ersten Jahre seines Dienstes in der Stadt Newyork hat er sich einen guten Namen gemacht und hat später in den Gerichtshöfen von Vermont eine mehr als lokale Berühmtheit erlangt, wiewohl er noch ein junger Mann ist. Er hat sich viel mit Eisenbahnfragen beschäftigt und die Annahme des Gesetzes über das Eisenbahnkommissariat von Vermont durchgesetzt.

Mr. Bragg war 4 Jahre hindurch Präsident des Eisenbahnkommissariats von Alabama und zeigte in dieser schwierigen Stellung Einsicht und Takt. Er stellte die Tarife für den Staatsverkehr auf und wusste mit grosser Gewandtheit die Gesellschaften zu deren Annahme zu bestimmen.

Kurzum die Kommission ist keineswegs aus zu Grunde gegangenen Politikern oder Eisenbahnmännern dritter Ordnung zusammengesetzt, wie man vorher vielfach voraussagte; sie ist vielmehr eine Körperschaft von Männern hoher und hervorragender Stellung, deren jeder mit der Annahme des Dienstes ein Opfer bringt und auf welche die Eisenbahngesellschaften sowohl wie das Land ein volles Vertrauen setzen darf. Sie sind berufen, ein Werk, einzig in unserer Geschichte, auszuführen, ein Werk, verwickelt und schwierig seiner Natur nach und sehr unsicher in seinen Erfolgen. Wir sind gewiss, dass ihnen das Wohlwollen jedes wohlmeinenden Bürgers entgegenkommt."

Schnelle Bauten.

Die St. Paul, Minneapolis & Manitoba Eisenbahn beabsichtigt eine Bahnlinie von Minot, Dak., bis Great Falls, Mont., und von dort nach Helena zu bauen und hat hierzu bereits eine Anleihe aufgenommen. Die den Unternehmern D. C. Shepard & Co. in St. Paul, Min., übertragene Ausführung soll nach einer in der „Railr. Gaz." mitgetheilten Aeusserung des Generaldirektors Allen Manvel so beschleunigt werden, dass die 670 Meilen oder 1 080 km Bahn schon am 23. November d. J. fertig sein müssen. Dazu sollen mehr als 5 000 Arbeiter zur Herstellung des Bahnkörpers (graders) verwendet, die Gleise sollen durch eine (tracklaying) Maschine und unter Verwendung der üblichen Eisenwagen, mit welchen jedesmal das Material für je eine Meile Bahn voranzuschicken ist, gelegt werden. Die Arbeit wird in 3 Schichten von je 8 Stunden getheilt, Nachts wird bei elektrischem Licht gearbeitet. In dieser Weise glaubt man 5 Meilen Bahn in je 24 Stunden fertig zu stellen.

Das gedachte Blatt bemerkt hierzu: Dies würde, wenn ausgeführt, bei weitem alles bis jetzt im Eisenbahnbau vorgekommene übertreffen. Auf der Union Pacific Bahn wurden s. Z. bei dem grossen Wettrennen um die Existenz zwischen ihr und der Central Pacific Bahn 535 Meilen in 1 Jahr und 20 Tagen gebaut, nämlich von der Dale Creek Brücke bei Sherman bis Promontory. Ein anderes hervorragendes Stück Arbeit wurde im Sommer und Herbst 1882 auf der Canadian Pacific Bahn ausgeführt, indem an 182 Arbeitstagen (einschl. stürmischer Tage) 435 Meilen Bahn, einschliesslich beträchtlicher Brücken, fertiggestellt wurden. Dabei waren etwa 5 000 Arbeiter und 1 700 Gespanne thätig.

Ueberschwemmung.

Die Bahnstrecken der Northern Pacific Bahn unterlagen im März in Dakota, nahe bei Bismark, einer Ueberschwemmung, so dass nur wenige Reisende mittelst Jollen über den Missouri geschafft werden konnten. Das Wasser stand 10—30 Fuss hoch über der Prairie und in den Eisenbahngebäuden und Maschinenschuppen zu Mandan 6 Fuss hoch. Dampfboote konnten über die Prairie, südlich von Bismark, fahren, da dort das Wasser eine Tiefe von 20 Fuss hatte. Die

Eisenbahngesellschaft hat durch öffentliche Aushänge jede mögliche Hilfe den Einwanderer-Reisenden und besonders freie Beförderung allen, die nach St. Paul oder Duluth zurück zu fahren wünschen, zugesagt.

Neue Güterklassifikation.

Das neue Gesetz über den zwischenstaatlichen Verkehr, welches so vielfache Veränderungen in den Verwaltungseinrichtungen der Bahnen hervorruft, hat auch den grossen Verband der Trunkbahnen bezw. den Central-Verkehrsverein, welche beide den Durchgangsverkehr in dem ausgedehnten Gebiete des nördlichen Theils der Vereinigten Staaten beherrschen, zur Annahme einer neuen, mit dem 1. April ins Leben tretenden Güterklassifikation veranlasst, welche nach der „Railr. Gaz." so umfangreich und detaillirt ist, dass sie nicht weniger als 46 enggedruckte Seiten von 10 × 11" einnimmt, während die bisherige nur wenige Seiten von 3½ × 6" beanspruchte.

Neue Bahnen in Georgia.

Die meisten der im laufenden Jahr im Staate Georgia zur Ausführung kommenden zahlreichen Bahnen werden nicht, wie dies bisher Regel war, von schon bestehenden, sondern von neu gebildeten Gesellschaften ausgeführt. Dies kommt, nach der „Railr. Gazette" daher, dass sie fast nur aus lokalen Unternehmungen bestehen, für welche auch die Mittel in der Regel in der Heimath selbst beschafft werden.

Es sind meistens kürzere Strecken, die sehr billig gebaut werden sollen und demnächst gewöhnlich nur wenige und leichte Züge mit geringer Schnelligkeit fahren werden, ähnlich wie in Deutschland die Bahnen von untergeordneter Bedeutung. Viele Theile von Georgia und anderen südlichen Staaten sind bis jetzt noch weit abliegend von einer Eisenbahnstation und die Landstrassen sind in schlechtem Zustand, aber die Bevölkerung und die Produktion sind noch nicht genügend, um eine gewöhnliche Eisenbahn zu erhalten. Manche der neuen Gesellschaften haben Obligationen von nur 6—8 000 D. für die Meile herausgegeben, es wird aber fraglich sein, ob selbst für diese geringen Beträge eine Verzinsung herauszubringen sein wird. Gelingt dies, so ist anzunehmen, dass später ein „Syndikat" mehrere zusammenlegen und dann neue Papiere zum doppelten Betrage der wirklichen Kosten mit lauten Trompetenstössen an den Markt bringen wird.

Personenverkehr der Pensylvania Eisenbahn.

Nach einem von der Verwaltung an ihre Personen-Verkehrsabtheilung erlassenen Rundschreiben werden, zur Befolgung des Interstate Comerce Law, die Beamten angewiesen, vom 1. April ab Fahrbillets zu keinen anderen als den tarifmässigen Preisen zu verkaufen. Sämmtliche Unteragenten werden ausser Thätigkeit gesetzt. Alle Spezialpreise werden aufgehoben, besonders auch die Meilenbillets. Die einzige Ausnahme machen die auf Verträgen mit Zeitungen über Transporte und Insertionen beruhenden, für 1887 abgeschlossenen Spezialpreise. Für Geistliche werden (was das Gesetz gestattet) Ausnahmesätze zu 2 Cts. die Meile und Rundbillets, auf 30 Tage gültig, beibehalten.

Tehuantepec Schiffseisenbahn.

Nachdem der ursprüngliche Unternehmer, Kapitain Eads, vor kurzem, wie bereits berichtet worden, verstorben ist, wird Colonel James Andrews in Alleghery, Pa., den Bau der Schiffsbahn über die Landenge übernehmen und zur Vollendung bringen.

Union Pacific Eisenbahn.

Auf der Jahres-Generalversammlung vom 30. März d. J. wurden nach der „Railr. Gaz." die folgenden Beschlüsse angenommen:

In Erwägung, dass nach dem Jahresberichte für 1886 die Schuld der Gesellschaft an die Vereinigten Staaten für Subsidien und Zinsen am Jahresschlusse sich auf 49 210 265 D. beläuft;

in Erwägung, dass diese Summe, abzüglich des von der Regierung zu vergütenden Betrages für Transporte, in den Jahren 1896 bis 1899 fällig ist;

in Erwägung, dass der genaue Betrag dessen, was dann zu zahlen sein wird, jetzt noch nicht festgestellt werden kann, dass derselbe aber voraussichtlich so hoch sein wird, dass es ausserhalb der Macht der Gesellschaft ist, ihn von deren gegenwärtigen und zukünftigen Hilfsquellen zu decken,

wird beschlossen, den Präsident und die Direktoren zu beauftragen, einen Plan zu entwerfen und der Regierung vorzulegen behufs Feststellung des Subsidienbetrages, der Rückzahlungstermine, des Zinssatzes und der sonstigen Bedingungen in solcher Weise, dass die allmähliche Rückzahlung der Hauptschuld sowohl für die Regierung wie für die Gesellschaft als billig und gerecht erachtet werden kann;

ferner dass der Präsident und die Direktoren ermächtigt werden, alle geeigneten und nöthigen Massregeln zu ergreifen, um die Zustimmung des Kongresses zu erlangen zu jenem Plan, wie auch zur Befreiung der Gesellschaft und ihres Geschäfts von der durch jenes Schuldverhältniss begründeten Beaufsichtigung des Staates und seiner Beamten und von allen daraus entstehenden Einmischungen. H.

Präjudizien.

v. O. Enteignung. **Vergütung der durch die Anlage herbeigeführten Werthsverminderungen des Restgrundstücks bei Theilenteignungen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist schon in wiederholten Entscheidungen ausgesprochen worden, dass bei Theilenteignungen nicht blos diejenigen Nachtheile, welche direkt aus der Abtretung des enteigneten Landstücks entstehen, sondern auch die erst durch die Anlage des Unternehmens, für welches die Enteignung vorgenommen wird, herbeigeführten Werthsverminderungen des Restgrundstücks im Enteignungsverfahren zu vergüten sind, vorausgesetzt, dass diese Werthsverminderungen im ursächlichen Zusammenhange mit der Enteignung stehen, also nicht auch dann eingetreten sein würden, wenn die Enteignung nicht stattgefunden hätte. Unter dieser Voraussetzung gehören demnach auch die Nachtheile, welche aus dem Bahnbetriebe für das Restgrundstück des klägerischen Cedenten entstehen mögen, zu denjenigen, für welche im Enteignungsverfahren eine Entschädigung begehrt werden konnte und deshalb nach Vorschrift des § 31 des Enteignungsgesetzes binnen drei Jahren nach Ausführung des bezüglichen Theils der Eisenbahnanlage — hier der Betriebseröffnung — im Rechtswege geltend gemacht werden musste." (Erk. des V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 19. Februar 1887; Jur. Wochenschr. 1887 S. 107.)

Kartenwerke.

Nietmann's Atlas der Eisenbahnen Mitteleuropas, umfassend: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, die Niederlande, Frankreich, Italien und die Schweiz. — In ca. 75 in Farbendruck ausgeführten Karten. — Massstab 1 : 700 000. Komplett in ca. 10—12 Lieferungen à 1,50 M. 10. Auflage. Lieferung 3 bis 5. Verlag von Karl Fr. Pfau in Leipzig.

Die Abtheilung Frankreich liegt mit der vierten Lieferung des von uns bereits anerkennend besprochenen Werkes jetzt vollständig vor. Auch die Ausführung der Karten in diesen neuesten Lieferungen ist, zumal wenn man die Billigkeit des Preises in Betracht zieht, nur zu loben. Das Format ist glücklich gewählt, der Buntdruck sorgfältig ausgeführt. Die Ortschaften treten je nach ihrer Grösse angemessen hervor und ist die Uebersicht dadurch recht klar. Mit Hilfe des beigegebenen vollständigen Stationsverzeichnisses wird man jede, auch die kleinste Station aufzufinden im Stande sein. Der Preis von Nietmann's Atlas der Eisenbahnen Frankreichs, der apart bezogen werden kann, beträgt 6 M. broschirt und 7,50 M. elegant und dauerhaft gebunden. Gerade jetzt, wo sich das Hauptinteresse auf unser westliches Nachbarland konzentrirt, wird es jedem wünschenswerth erscheinen, sich über dessen so entwickeltes Eisenbahnnetz eingehend zu orientiren, und dazu ist der vorhandene Atlas sehr dienlich. Gleichzeitig mit den letzten Blättern von Frankreich liegt die Lieferung 5, die Schweiz sowie Schleswig-Holstein enthaltend, vor, welche zugleich mit den 3 Karten Böhmens und Tirols die erste Lieferung der zweiten Abtheilung bildet. Die Vorzüge der in den früheren Lieferungen gebotenen Karten kommen auch hier wieder zur vollen Geltung und können wir nur wiederholt das Werk aus vollster Ueberzeugung zur Anschaffung empfehlen.

Verschiedenes.

Civilanstellung von Offizieren.

Der Deutsche Offizierverein hat es in den Bereich seiner Thätigkeit gezogen, verabschiedeten Offizieren Beschäftigung und Anstellungen zu vermitteln, da es denselben, vielfachen Erfahrungen zufolge, sehr schwer fällt, ohne eine solche vermittelnde Centralstelle sich einen neuen Thätigkeitskreis im bürgerlichen Leben zu eröffnen. Um nun die Angebote aller derjenigen Stellen, welche sich zur Besetzung durch ehemalige Offiziere eignen, dem Deutschen Offizierverein fortlaufend zuzuführen, hat sich derselbe nicht blos an Behörden u. s. w. gewandt, sondern strebt es auch an, die gesammten Kreise der Kommunalverwaltungen, der Grossgrundbesitzer und Grossindustriellen u. s. w. hierfür zu interessiren. Gerade auf dem Gebiete der Industrie und des Grossgrundbesitzes macht sich an vielen Stellen das Bedürfniss geltend, für besondere Vertrauensfunktionen, wie z. B. Kassenverwaltungen, Oberaufsicht über Büreaus oder Arbeitsplätze, Buchführung bei grösseren Güter-Komplexen oder Fabrikanlagen, Führung und Registrirung von Geschäfts- und Privatkorrespondenzen, sowie in allen Stellen der Selbstverwaltung, wo der betreffende Besitzer u. s. w. nicht Zeit hat, sich selbst dieser Thätigkeit zu widmen, Persönlich-

keiten zu gewinnen, welche mit verhältnissmässig geringen Gehaltsansprüchen grosse Zuverlässigkeit und einen höheren Bildungsgrad verbinden. Diese Bedingungen sind aber gerade beim verabschiedeten Offizier zu finden, da derselbe infolge des Bezuges einer Staatspension nicht lediglich auf das Einkommen aus seiner Stellung angewiesen ist. Bei Anmeldung vakanter Stellungen ist der Offizierverein bereit, Vorschläge geeigneter Persönlichkeiten unter Beifügung aller bezüglichen Referenzen zu machen und alle erforderlichen Recherchen anzustellen, ohne dass dem Anfragenden hieraus irgend welche Unkosten erwachsen. Die Adresse ist:

„Deutscher Offizierverein, Berlin N. W., Dorotheenstr. 77-79."

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangen für den **Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten, dann für den Transport von Harthölzern aus Bayern nach Belgien und Holland** mit Umschlag in Frankfurt a/M., Gustavsburg, Mainz Hafen, Kastel Hafen, Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. neue Ausnahmetarife zur Einführung, welche gegenüber den seitherigen Tarifen theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze enthalten.

München, den 14. April 1887. (844)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin. Mit dem 1. Mai 1887 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält neben einzelnen Berichtigungen des Haupttarifs neue Entfernungen für Berlin, Centralmarkthalle, sowie einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.

Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im April 1887. (845 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahme - Frachtsätze für Schleifholz-Sendungen zwischen Lichtenfels und Halle a/S. Für die Beförderung von Schleifholz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen zwischen Lichtenfels, Station der Bayerischen Staatsbahnen, und Halle a/S. kommt vom 20. April d. J. ab, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, ein Ausnahmefrachtsatz von 0,57 *M.* für 100 kg zur Berechnung.

Magdeburg, den 18. April 1887. (846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1887 gelangt zum Lokalgütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) der Nachtrag XI zur Ausgabe.

Derselbe enthält den Ausnahmetarif H für bestimmte Stückgüter und ist bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. April 1887. (847)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit wird im Badisch-Württembergischen Verkehr der Artikel „Ricinuskuchenmehl" zu den Frachtsätzen für Güter des Spezialtarifs III abgefertigt.

Karlsruhe, den 19. April 1887. (848)
Generaldirektion.

Zum Westdeutschen Verbands-Gütertarife Theil II, sowie zu den Heften 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 13 und zum Seehafen-Ausnahmetarife sind vom 1. Mai ab gültige Nachträge erschienen, enthaltend Ausnahmefrachten für bestimmte Stückgüter, anderweite Frachten für Frankfurt a/M. (Ostbahnhof) und direkte Frachtsätze für die neu aufgenommenen Badischen Stationen Freiburg-Wiehre, Neustadt i Schw., Titisee, letztere gültig mit dem allenfalls späteren Tage der Betriebseröffnung. Die Nachträge können auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 17. April 1887. (849)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Mai d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange die Nachträge 6 in Kraft. Dieselben enthalten ausser mehreren bereits früher eingetretenen und veröffentlichten Tarifänderungen Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der Speziellen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen von Stationsnamen und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gross-Gorzütz, Gross-Totschen, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau, Trebnitz i/Schl. und Zedlitz des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, ferner für die Station Tanne der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Magdeburg, den 20. April 1887. (850)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt im **Ostdeutsch-Ungarischen Verbande** zum Theil II, Heft 2 Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. Oktober 1886 der Nachtrag 1 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Aufnahme einiger Ungarischer und Deutscher Stationen sowie bereits bekannt gemachte Berichtigungen enthält.

Druckexemplare des Nachtrages sind auf den bekannten Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 18. April 1887. (851)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. treten die im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** für die Stationen Halbstadt, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals bestehenden Transitsätze ausser Kraft.

Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt.

Hannover, den 15. April 1887. (852)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Italienischer Verband. Am 1. Mai l. J. werden die Stationen Chemnitz, Dresden-Alt- und Neustadt, Leipzig, Bayer. und Dresdn. Bahnhof, sowie Plagwitz-Lindenau (S. St B.) in den Ausnahmetarif No. 10 für „Schwefel" in Wagenladungen von 10 000 kg aufgenommen. Die einschlägigen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen.

Dresden, den 15. April 1887. (853)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Staatsbahnverkehre Frankfurt a/M.-Berlin und Frankfurt a/M. - Breslau. Am 1. Juni d. J. treten die in den vorbezeichneten Verkehren für die Stationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Ziegenhals bezw. Halbstadt, Liebau und Seidenberg bestehenden Transitsätze mit der Massgabe ausser Kraft, dass von diesem Tage ab Sendungen, welche in Ermangelung direkter Tarife auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden Sendungen zu den betreffenden Locosätzen abgefertigt werden.

Frankfurt a. M., den 15. April 1887. (854)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für alte Kupfermünzen zum Einschmelzen bestimmt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende Juni laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Wien Oe. U. St. E. G. - K. E. B. - K. F. N. B. - K. F. J. B. - Oe. N. W. B.	1,15 *M.*
Von Dresden-Elbkai nach Wien Oe. U. St. E. G. - K. E. B. - K. F. N. B. - K. F. J. B. - Oe. N. W. B.	1,61 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. April 1887. (855)
Die Betriebsdirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 31 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 23. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 18. April 1887 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Verloosung der im Jahre 1887 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen des Prioritätsanleihens vom 15. Mai 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) Von den Obligationen à 1 500 *M.* der Deutschen Reichswährung 64 Stück u. z. die Nummern:

von 501 bis einschliesslich 504
„ 1053 „ „ 1056
„ 1465 „ „ 1468
„ 2213 „ „ 2216
„ 3493 „ „ 3496
„ 3825 „ „ 3828
„ 4137 „ „ 4140
„ 4609 „ „ 4612
„ 5381 „ „ 5384
„ 8305 „ „ 8308
„ 8717 „ „ 8720
„ 9125 „ „ 9128
„ 10005 „ „ 10008
„ 10309 „ „ 10312
„ 10801 „ „ 10804
„ 11705 „ „ 11708

b) Von den Obligationen à 300 *M.* der Deutschen Reichswährung 140 Stück und zwar die Nummern:

von 12501 bis einschliesslich 12520
„ 13481 „ „ 13500
„ 18861 „ „ 18880
„ 24621 „ „ 24640
„ 29401 „ „ 29420
„ 38521 „ „ 38540
„ 38901 „ „ 38920

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1887 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Koupons und des Talons mit dem auf der Obligation ersichtlichen Nominalwerthe am 30. Juni 1887 nach dem Wortlaute der Schuldverschreibungen u. z. in Deutschland in Mark der Deutschen Reichswährung, in Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, entweder in derselben Valuta oder in Gulden Oesterr. Währg. Silber in dem dem Kourswerthe entsprechenden Betrage:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahr 1886 die Obligationen No. 868, 7669, 7670, 7671, 7672, 8345, 8346, 8347 und 8348 à 1 500 *M.*, dann die Obligationen No. 13841 bis einschliesslich 13849, 13856, 22735, 30725, 35541 bis einschliesslich 35546, 35551 bis einschliesslich 35560, 38698, 38699 und 38700 à 300 *M.*

Der Betrag der fehlenden Koupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 20. April 1887. (856)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung vom 18. April 1887 stattgefundenen Ausloosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 16. April 1887 stattgefundenen 29. ordentlichen Generalversammlung in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 89 Stück Aktien wurden nachstehende Nummern gezogen:

58 159 192 455 533 765 779 808 1084 1418 1498 1970 2754 2886 3350 3995 4490 4719 5010 5205 5392 5485 6357 6527 6638 7175 7269 7472 7506 7757 8219 8278 8292 8462 8556 8716 8883 9759 9803 9866 9949 10059 10176 10203 10477 10611 10690 10714 10929 11452 11556 12522 12535 13309 13315 14103 14652 15970 16060 16146 16504 16571 16641 16923 17108 17566 17930 18839 19481 19617 19939 21591 22006 22066 22132 22534 23097 23225 23491 23603 24548 24628 25123 25351 25440 25497 25997 26443 26502.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Koupons von einschliesslich No. 30 an und des Talons vom 1. Juli 1887 angefangen mit je 210 fl. Oe. W. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Kassen werden auch für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Rechnungsjahr
1880: No. 7522,
1882: „ 2782,
1883: „ 24961,
1884: „ 23152,
1885: „ 5957 6599 13930 18815,
1886: „ 908 2207 10164 11435 13308 15106 16941 18019 19786.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für fehlende Koupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz am 20. April 1887. (857)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

3. Generalversammlungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXXIV. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 25. Mai 1887 um 10 Uhr Vormittags auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichts für das Jahr 1886;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1886;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1887.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Koupons längstens bis Mittwoch, 11. Mai 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, bei der K. K. priv. allgemeinen Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien, bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt.
Wien, am 20. April 1887. (858)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Submissionen.

Oeffentliche Verdingung. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll die Lieferung von:

1. 7 Stück dreiachsigen Normal-Personenwagen III. Klasse,
2. 30 Stück Normalachsen mit Speichenrädern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Angebotformulare und Zeichnungen liegen in unserm machinentechnischen Büreau hier in den Geschäftsstunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus und können auch von demselben, gegen gebührenfreie Einsendung von je 2 *M.* zu 1 und 2 unfrankirt bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind auf dem vorgeschriebenen Formular, versiegelt und mit der Aufschrift zu 1: „Angebot auf Lieferung von Wagen", zu 2: „Angebot auf Lieferung von Satzachsen" versehen postfrei bis zu dem auf den 12. Mai 1887 zu 1. Mittags 12 Uhr, zu 2. Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Altona, den 20. April 1887. (859)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eiserner Ueberbauten zu den Durchlässen und Wegeüberführungen der Preussischen Theilstrecke der Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig im Gesammtgewicht von 35 000 kg. Termin: Montag, den 9. Mai 1887, Vormittags 11 Uhr, im Amtszimmer des Unterzeichneten.

Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen, Letztere auch gegen kostenfreie Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Hildesheim, den 15. April 1887. (860 J)
Der Abtheilungs-Baumeister.
Fuhrberg.

II. Privat-Anzeigen.

Vakanz.

Ein junger Techniker, welcher in grösseren Werkstätten ausgebildet ist, eine Fachschule besucht und die Befähigung zum Lokomotivführer erworben hat, kann am 1. Juli oder früher als Betriebs-Ingenieur bei einer kleinen Lokalbahn mit 1800 *M.* Anfangsgehalt Stellung finden.

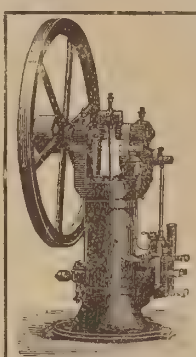
Mit Zeugnissen z. melden b. Baurath **Plessner, Gotha.**

Patente besorgt u. verwerthet in allen Ländern. Alfred Lorentz Nachflg. Berlin, Lindenstr. 67. Prospecte gratis.

Heizeinrichtungen für Werkstätten, Säle etc., überhaupt **grosse Räume.** Specialität seit 1876. **Sachsse & Co. Halle a. S.**

Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor, durch Patente geschützt. Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von 1/2—100 Pferdekraft. **20 000 Exemplare** mit über **60 000 Pferdekraft** im Betrieb.



Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch, Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.

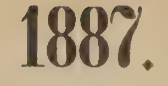
Vorräthig
Pumpen für Wasserstationen
für
Dampf- und Riemenbetrieb
bewährtester Constructionen.
Klein, Schanzlin & Becker, Frankenthal (Rheinpfalz).



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 32.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. April 1887.

Dieser Nummer liegt No. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1885/86.

(Fortsetzung aus No. 31.)

Am Ende des Betriebsjahres 1885/86 besassen die Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite im ganzen 12 450 (12 098)*) Lokomotiven, unter welchen sich 2 344 (2 129) Tendermaschinen befanden. Die Vermehrung derselben innerhalb des Berichtsjahres beziffert sich auf 2,90 pCt. des Bestandes Ende 1884/85, während dieselbe im Vorjahre entsprechend 3,17 pCt. betrug. Auf je 10 km Betriebslänge entfielen hierbei durchschnittlich 3,32 (3,29) Lokomotiven; diese Durchschnittsziffer wurde überwiegend auf Kosten der grösseren Staatsbahngebiete — mit Ausnahme der Bayerischen Staatsbahnen, welche nur 2,40 Lokomotiven auf je 10 km Betriebslänge besassen — erreicht. Die Privatbahnen unter Staatsverwaltung blieben überhaupt sowohl im einzelnen, als auch mit der Durchschnittszahl von 1,63 (1,65) Lokomotiven hinter dem allgemeinen Durchschnitte erheblich zurück, und ebenso hinsichtlich des Durchschnittes mit 1,97 (2,00) Lokomotiven die Gesammtgruppe der Privatbahnen unter eigener Verwaltung. Bei letzteren ist jedoch besonders auffällig die sonst nirgends erreichte Zahl von 11,59 (13,25) Lokomotiven, welche bei einer Betriebslänge von 10 km auf die thatsächlich nur 6,04 km lange Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) entfallen würden, deren wirklicher Bestand an Lokomotiven 7 (8) Stück betrug. Die Beschaffungskosten, welche sich für die am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Lokomotiven einschliesslich der Tender auf rund 558,6 (581,1) Millionen Mark beliefen, sind im Durchschnitt für je eine Lokomotive nebst Tender seit dem vorhergegangenen Berichtsjahre von 48 033 *M.* auf 47 273 *M.*, also um 1,58 pCt. heruntergegangen. Da diese Durchschnittskosten für 1884/85 um 1,26 pCt. abgenommen haben, so bewegt sich die Verringerung derselben auf einer ersichtlich fallenden Linie. Ueber der angegebenen Durchschnittszahl sind die Gruppen der Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 52 611 (52 484) *M.* und der Staatsbahnen sowie auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen mit 47 639 (48 421) *M.* geblieben, während bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung die bezüglichen Kosten sich mit 41 806 (42 277) *M.* um rund 11,56 pCt. geringer als der Durchschnittssatz ergeben haben. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten der Lokomotiven waren am höchsten bei der Weimar-Geraer Eisenbahn mit 66 023 *M.* und am geringsten bei der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn mit 13 133 *M.*

Die Anzahl der Personenwagenachsen ist im ganzen von 49 586 auf 50 680 Stück, d. h. um 2,20 (1,14) pCt., und auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr von 13,71 auf 13,73 Stück, d. h. um 0,15 (— 0,29) pCt., die Anzahl der Sitz- bezw. Stehplätze überhaupt von 952 102 auf 976 594, d. h. um 2,57 (2,06) pCt. und auf eine Achse vertheilt von 19,20 auf 19,27 Stück, d. h. um 0,36 (0,31) pCt. gestiegen. Es ergibt sich hiernach aus allen Ziffern eine verhältnissmässig grössere Zunahme als in dem vorhergegangenen Berichtsjahre ermittelt war, wobei jedoch zu bemerken ist, dass die auf 10 km Betriebslänge vorhanden gewesene Anzahl der Personenwagenachsen hinter der bezüglichen Ziffer für das Jahr 1883/84 — 13,75 Stück — noch zurückgeblieben ist. Prüft man die Zahlen im einzelnen näher, so ergibt sich, dass beispielsweise auch die Durchschnittszahl der Personenwagenachsen auf 10 km Betriebslänge in ähnlicher Weise, wie an der betreffenden Stelle hinsichtlich der Lokomotiven nachgewiesen wurde, im wesentlichen der Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen zu verdanken ist, welche mit 14,42 (14,40) Personenwagenachsen den Durchschnittssatz um rund 5 pCt. übertroffen hat. Die grösste Zahl — 142,38 — stellt sich aber auch in diesem Falle bei der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) heraus, während der verhältnissmässig geringste Bestand, und zwar 2,02 Personenwagenachsen auf 10 km Betriebslänge, auf die 99,24 km lange Westholsteinische Eisenbahn entfiel. Die Beschaffungskosten der am Ende des Berichtsjahres vorhanden gewesenen Personenwagen

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

betrugen überhaupt rund 174,6 (168,5) Millionen Mark und auf je eine Achse vertheilt 3 445 (3 398) *M.* Für das Betriebsjahr 1884/85 hat die Zunahme der auf eine Achse berechneten Beschaffungskosten für die Personenwagen sich zu 0,95 pCt. ergeben, während dieselbe für das vorliegende Berichtsjahr auf 1,38 pCt. gestiegen ist. Letzteres dürfte zweifellos seine Erklärung in der von Jahr zu Jahr gesteigerten, vollkommneren Ausstattung der Personenwagen finden, in welcher Hinsicht u. a. nur an die Einführung verbesserter Bremssysteme, Heizungs-, Beleuchtungseinrichtungen u. dergl. erinnert sei. Zu bemerken ist noch, dass auch bei den Personenwagen bezüglich der Höhe der Beschaffungskosten die drei Gruppen der Bahnen sich in gleicher Weise folgen wie an der betreffenden Stelle bei den Lokomotiven. Den höchsten Betrag mit 4 199 (4 207) *M.* auf eine Achse weisen die Privatbahnen unter Staatsverwaltung auf; sodann folgen die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen mit 3 463 (3 412) *M.* und schliesslich die Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 3 174 (3 624) *M.* Die durchschnittlichen Beschaffungskosten der Personenwagen waren — wie bei den Lokomotiven — am höchsten bei der Weimar-Geraer Eisenbahn mit 4 835 (5 132) *M.*, am niedrigsten bei der Eisenberg-Crossener Eisenbahn mit 1 450 (1 450) *M.* auf eine Achse.

An Gepäck- und Güterwagen waren im ganzen 250 313 (246 588) Stück mit 510 560 (503 223) Achsen vorhanden. Von letzteren entfielen auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr 136,34 (137,02) Stück. Gegen den Bestand am Ende des Vorjahres hat somit eine Verminderung um nahezu 0,5 pCt. stattgefunden, während das bezügliche Verhältniss in den Jahren 1884/85 und 1883/84 (137,03) fast dasselbe geblieben war. Die Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen ist überhaupt von 2 393 773 auf 2 439 931 t und, auf eine Achse berechnet, von 4,76 auf 4,78 t, d. h. — in gleicher Weise wie im Laufe des Betriebsjahres 1884/85 (von 4,74 auf 4,76 t) — um etwa 0,42 pCt. gestiegen, während die durchschnittlichen Beschaffungskosten, auf eine Achse berechnet, von 1 594 auf 1 443 *M.* oder um rund 9,5 pCt. gefallen sind. Im einzelnen ist hierbei die beträchtlichste Verringerung bei der Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Bahnen von 1 608 auf 1 444 *M.*, oder um 10,2 pCt., nachgewiesen, während der Beschaffungspreis bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung nur von 1 426 auf 1 416 *M.* zurückgegangen, bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung aber um ein Geringes — von 1 515 auf 1 517 *M.* — gestiegen ist. Die im Durchschnitt theuersten Gepäck- und Güterwagen besass die Kreis Oldenburger Bahn, die billigsten die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth); die durchschnittlichen Beschaffungskosten betrugen bei ersterer 2 500 *M.*, bei letzterer 478 *M.* auf eine Achse.

Im ganzen beliefen sich die Beschaffungskosten der am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Lokomotiven nebst Tendern, Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf rund 1 500 Millionen Mark.

Ausser den aufgeführten Betriebsmitteln waren noch 1 414 (1 389) Postwagen vorhanden, welche theils, im Eigenthum der Postverwaltung befindlich, den Bahnverwaltungen überwiesen waren, theils den letzteren gehörten.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven sind in dem Betriebsjahre 1885/86 im ganzen auf den eigenen Betriebsstrecken über 384 (376) Millionen Lokomotivkilometer zurückgelegt. Letztere umfassen die Nutz-, Leerfahrt- und Rangirkilometer, wobei zum Zwecke der Vergleichung angenommen ist:

1. bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues sowie der Lokomotiven, dass durchschnittlich durch eine Stunde Rangirdienst ein gleicher Verschleiss hervorgerufen wird wie durch 10 Lokomotiv-Fahrtkilometer, wogegen der Reservedienst auf den Verschleiss ohne Einfluss ist;
2. bezüglich der Kosten der Züge, dass durchschnittlich während einer Stunde Rangirdienst ein gleicher Materialaufwand wie für 5 Lokomotiv-Fahrtkilometer, und während einer Stunde Reservedienst ein solcher wie für 2 Lokomotiv-Fahrtkilometer entsteht.

Von den angegebenen Lokomotivkilometern entfallen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 10 525 gegenüber 10 327 im Vorjahre, so dass die Zunahme der Leistungen also beinahe 2 pCt. beträgt, und auf die eigentlichen Nutzkilometer, nämlich in Zügen aller Art, im Vorspann- und im Schiebedienst, über 258 (254) Millionen, d. h. 67 pCt. der gesammten Lokomotivkilometer. Hinsichtlich der Leistung derselben auf 1 km Betriebslänge bleiben die Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 6 270 (6 443) und die Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 6 400 (5 835) Lokomotivkm erheblich unter dem Durchschnittssatze zurück, während derselbe von den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen mit 10 936 (10 879) Lokomotivkm übertroffen wird. Die grösste Leistung — 19 329 Lokomotivkm — findet sich bei der Main-Neckar Eisenbahn, welcher alsbald die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 19 159 Lokomotivkilometern folgt und die geringste Leistung — 1 772 Lokomotivkm — weist die Kreis Oldenburger Bahn auf.

Von den eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen sind auf den eigenen Betriebsstrecken der Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite im ganzen über 9 841 (9 867) Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 269 614, im Vorjahre 271 038 Wagenachskilometer zurückgelegt worden. Die Abnahme in letzterer Beziehung beträgt somit über 0,5 pCt. Die grösste Leistung mit 543 484 Wagenachskm entfällt auch hier auf 1 km Betriebslänge auf die Main-Neckarbahn, die kleinste — 11 681 Wagenachskilometer — auf die Schleswig-Angeler Bahn.

Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von den Lokomotiven im ganzen, ausschliesslich des Postgutes, rund 63 000 (62 602) Millionen, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 1 725 949 (1 719 653) und auf 1 Lokomotiv-Nutzkilometer 244 Brutto-Tonnenkilometer geleistet worden. Da in dem Betriebsjahre 1884/85 auf 1 Lokomotiv-Nutzkm 246 tkm gefördert worden sind, so ergibt sich eine Verringerung der Leistung um mehr als 0,8 pCt. In den drei vorhergegangenen Jahren sind auf 1 Nutzkm bezw. 248, 251 und 249 Brutto-Tonnenkilometer gefahren worden. Die Abnahme dieser Durchschnittszahlen in den letzten Jahren steht augenscheinlich mit der fortgesetzten Vermehrung der Bahnen untergeordneter Bedeutung im Zusammenhange. Erwähnt sei noch, dass von den sämmtlichen 70 Deutschen Bahnverwaltungen nur 6 — die Preussischen Staatsbahnen mit 263, die Main-Neckarbahn mit 247, die Berlin-Dresdener Bahn mit 246, die Marienburg-Mlawkaer Bahn mit 328, die Ostpreussische Südbahn nebst Fischhausen-Palmnicken mit 352 und die Peine-Ilseder Bahn mit 322 Brutto-Tonnenkilometern auf 1 Lokomotiv-Nutzkm über, alle übrigen Bahnen unter der Durchschnittsleistung standen.

Von den eigenen Personenwagen sind auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf den Neubaustrecken der eigenen Bahn im ganzen über 1 775 (1 737) Millionen und auf eine Achse 35 205 (35 164) Wagenachskilometer durchfahren. Dieser Zunahme im Vergleich zu der entsprechenden Leistung in dem vorhergehenden Jahre steht jedoch eine Verringerung hinsichtlich der Ausnutzung der Tragfähigkeit*) der Wagen gegenüber, indem die durchschnittliche Nettolast für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Achse in dem Berichtsjahre 22,76, in dem Betriebsjahre 1884/85 aber 22,92 und, wie des Vergleichs wegen noch hinzugefügt werden mag, in dem Jahre 1881/82 noch 23,78 pCt. der Tragfähigkeit betrug. Die Zahl der zurückgelegten Wagenachskilometer ist bei den Gepäckwagen überhaupt auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr von 16 073 im Jahre 1884/85 auf 15 966 und in derselben Zeit bei den Güterwagen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr von 207 343 auf 195 570 zurückgegangen. Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn wurden von den eigenen Gepäckwagen im ganzen rund 580,6 (568,8) Millionen und auf 1 Achse 46 412 (46 871), von den eigenen Güterwagen im ganzen rund 7 277 (7 281) Millionen und auf 1 Achse 14 610 (14 835) Wagenachskm gefahren.

Die Ausnutzung der Tragfähigkeit für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Achse hat in den Betriebsjahren 1884/85 und 1885/86

a) bei den Gepäckwagen von . . . . 1,99 pCt. auf 1,98 pCt.,
b) „ „ Güterwagen (beladen) von . 75,42 „ „ 74,27 „
c) „ „ „ (beladen und leer) von . . . . 47,71 „ „ 47,51 „

abgenommen. Im ganzen haben die Gepäckwagen rund 2 508 (2 460) und die Güterwagen rund 38 454 (38 736) Millionen Brutto-Tonnenkilometer geleistet.

*) Beiläufig sei bemerkt, dass nach Massgabe des seit dem 1. April v. J. in Kraft befindlichen Bahnpolizeireglements an Stelle des Ausdrucks „Tragfähigkeit“ nunmehr die Bezeichnung „Ladegewicht“ getreten ist.

(Fortsetzung folgt.)

Das neue Wagenübereinkommen.

Den erfreulichen Bestrebungen der letzten Jahre, aus der Deutschen Sprache die entbehrlichen Fremdwörter auszumerzen, ist bei der Neufassung des „Regulativs" für die gegenseitige Wagenbenutzung in der ausgiebigsten Weise Rechnung getragen worden; bei Durchsicht der jetzt vorliegenden Vorschläge des für diese Arbeit niedergesetzten Ausschusses muthet es den Leser auf das angenehmste an, wenn er sieht, in wie zwangloser Weise eine grosse Zahl von fremdsprachigen, Bezeichnungen, die zur Zeit im Munde auch der untergeordneteren Beamten gang und gäbe sind, durch Deutsche Wörter ersetzt werden konnten, und wie damit jedenfalls die Verständlichkeit der Vorschriften für die gegenseitige Wagenbenutzung, welche bei ihrem grossen Geltungsbereich einer so erheblichen Zahl von Beamten auch bei jeder einzelnen Verwaltung bekannt sein müssen, gewonnen hat. Die in dieser Arbeit niedergelegten Leistungen verdienen eine um so grössere Verbreitung, als die verdeutschten Ausdrücke auch in zahlreichen andern Zweigen der Verwaltung benutzt werden müssen; wenn erst die einzelnen Bezeichnungen durch die endgültige Annahme der neugefassten Vorschriften das Bürgerrecht erworben haben, so steht zu hoffen, dass die neuen Ausdrücke in Kürze ihre nichtdeutschen Vorgänger vergessen machen werden, und es wird nur wenige Zeit vergehen, so werden die früheren fremden Bezeichnungen dem Ohre und Auge ebenso auffallend und sonderbar erscheinen, wie die Deutschen selbstverständlich und klar. Es hat sich hierbei wiederum gezeigt, wie die Deutsche Bezeichnung meist viel genauer die Sache trifft als der fremdsprachige Ausdruck, der so sehr häufig ausser dem gerade gemeinten noch manche andere, durchaus verschiedene Begriffe umfasst. In der neuen Fassung hat das Wagenübereinkommen auch äusserlich die würdige Form erhalten, welche der seit langen Jahren auf diese Vorschriften verwendeten Mühe und Sorgfalt entspricht. Wir lassen nunmehr die wesentlichsten Aenderungen, welche sich fast alle für den allgemeinen Gebrauch eignen, folgen.

Zunächst hat die Gesammtbezeichnung aus dem „Regulativ" für die gegenseitige Wagenbenutzung ein „Uebereinkommen" für dieselbe gemacht, welchem als Anhang statt der „Instruktion für Wagenrevisoren" eine „Anweisung für die Wagenuntersuchung" und statt des „Normalpreisverzeichnisses für kleine Reparaturen" ein Verzeichniss der Preise für die „Wiederherstellung" fremder Wagen beigegeben sind. Die „regulativwidrige" oder jetzt „vereinbarungswidrige" Benutzung der Wagen zieht keine „Konventionalstrafe" mehr, sondern eine „Geldbusse" nach sich. Die „transportirende" Verwaltung muss jetzt jeden Wagen, der früher mit einem gewissen Theil seiner „tarirten" oder „markirten" Tragfähigkeit beladen war, weiter „befördern", sobald der betreffende Theil des „angeschriebenen" Ladegewichts darin enthalten ist; sie darf ihn auch nach bestimmten Stationen weiter „senden", wohin er früher nur „expedirt" werden durfte; hier wird es auch jetzt zweckmässig sein, für eine baldige Zurücksendung Sorge zu tragen, wenn eine Verwaltung nach Entladung der „Loco-" jetzt der „eignen" Güter den nicht mehr ausreichend beladenen Wagen nach der Nachbarbahn zugeführt hat. Dabei ist es gestattet, den rückbeladenen Wagen, der nach den alten Vorschriften im „Transit" über die Heimath hinaus laufen durfte, wie früher zu verwenden, wenn er dabei eine „Strecke der Heimathbahn durchläuft". Im Betreff des zu wählenden „Weges", „vergl." im übrigen „Abs. 5", während früher für die „Route", die „Tour", den „Kurs" empfohlen wurde „cfr. alinea 6". Man erkennt im übrigen den jetzigen „Hinweg", auf welchen der Wagen nicht mehr zu „dirigiren", sondern „zurückzuleiten" ist, leicht aus den Uebergangszetteln, für welche früher ein „Formular", jetzt ein „Muster" empfohlen wird. Auch sind die übrigen im Uebereinkommen enthaltenen Muster nicht mehr in „Kolonnen", sondern in „Spalten" eingetheilt. Die „interessirten", jetzt „betheiligten" Verwaltungen, welchen früher mittelst „rekommandirten" Briefes oder „rekommandirten" Telegramms z. B. der Fall „sub" oder „ad" c betreffend die Unfahrbarkeit des zu „passirenden Trajektes" in Form eines „Protokolles" mitgetheilt wurde, erhalten jetzt die Nachricht von dem Fall „unter" c von der Unbrauchbarkeit der zu „benutzenden Fähranstalt" selbstverständlich mittelst „eingeschriebenen" Briefes oder Telegramms „gegen Empfangsanzeige" als „Meldung". Die früher durch die „Rapporte" ermittelten „Saldi" werden jetzt durch die Monats-„Nachweise" als „Ueberschüsse" festgestellt. Die in der „Instruktion für die Wagenrevisoren präzisirte Konstruktion" der Wagen ist in dieser „Anweisung" als „Einrichtung" genau „bezeichnet"; die „Schmierskala mit ihren Vertikal- und Horizontalstreifen" ist einer besonders beigegebenen „Zeichnung" gewichen. Eine „Desinfektion" der Wagen muss mit Rücksicht auf die Anwendung dieses Wortes in den gesetzlichen Bestimmungen auch für die Folge noch stattfinden. Doch ist bei „konstatirten" „festgestellten" Mängeln jetzt ein „Rückgriff", kein „Regress" mehr zulässig. Bei Rücksendung von „Ladeutensilien" z. B. Wagendecken werden die zu „plombirenden Kolli" von den „Organen" der Verwaltung nicht mehr mit dem Begleitschein „conform etiquettirt", sondern die „Dienststellen" haben die „Lademittel" mit einer „gleichlautenden" Adresse und mit „Bleiverschluss" zu versehen, oder auch zu „verbleien". Statt der „Reklamationen" in Betreff unrichtig „expedirter Ladeutensilien" sind derartige „Ansprüche" bei unrichtiger „Abfertigung" jetzt anhängig zu machen. Die „Korrespondenz", jetzt der „Schriftwechsel", die „Anfrage", welche zunächst an die „Depot"station und erst später an die „Central-"Dienststellen zu richten war, wird jetzt an die „Aufbewahrungs-" station und dann an deren „vorgesetzte" Dienststelle geleitet. Statt der „Revisions"bücher, die auf den von dem Wagen „passirten" Uebergangsstationen zum Zweck der Aufstellung der „Liquidationen für die Reparaturkosten" zu führen waren, werden auf den „berührten" Stationen „Meldebücher" geführt, welche für die Anfertigung der „Rechnungen über die Wiederherstellungskosten" massgebend sind. Ueber einzelne Arten von Wagenbeschädigungen werden Thatbestands-„Protokolle" nicht mehr aufgenommen, dagegen wird die Beschädigung in einer Thatbestands-„Aufnahme" „festgestellt". Eine verloren gegangene Beschädigungsmeldung, für welche früher ein mit der „Originalmeldung übereinstimmendes Duplikat" an den Wagen geklebt wurde, wird durch eine „Abschrift der auf der andern Seite des Wagens befindlichen ursprünglichen Meldung" ersetzt. An dem eigenthümlichen „Modelle", „der Bauart" eines Wagens darf durch die von einer andern Verwaltung auszuführende „Wiederherstellung" auch jetzt nichts geändert werden; es müssen vielmehr besondere Ersatzstücke, die früher bis zu einem gewissen „Termine" unter Beigabe einer „Skizze requirirt" wurden, binnen einer bestimmten „Frist" unter Beifügung einer „Handzeichnung" „angefordert" werden. Geringfügige „Artikel" werden nicht „liquidirt", derartige „Gegenstände" werden vielmehr nicht „berechnet"; der Neuwerth eines Wagens wird nicht „repartirt", sondern „vertheilt", und eine gewisse Summe desselben wird nicht als „Minimum", sondern „mindestens" in Ansatz gebracht. Schliesslich kann die Kündigung des Uebereinkommens nicht am Schlusse eines „Quartals", sondern nur eines „Vierteljahres" erfolgen. Sr.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

I. Beförderungsbegünstigungen für Ausstellungsgüter.

Im Interesse der Geschäftsvereinfachung und zur Vermeidung eines weitläufigen Schriftwechsels unter den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sind für etwa zu gewährende Beförderungsbegünstigungen für Ausstellungsgüter folgende Bedingungen und Voraussetzungen, wie solche bereits in ähnlicher Weise im früheren Tarifverbande bestanden haben, vereinbart worden. Dieselben können selbstverständlich nur inso weit zur Anwendung gelangen, als nicht für den einzelnen Fall die Genehmigung der Frachtvergünstigungen an andere Bedingungen, insbesondere unter Gewährung einer kürzeren oder längeren Frist als die unter 4 nachstehend vereinbarte, geknüpft wird.

1. Für die Hinbeförderung zum Ausstellungsorte wird stets die volle Fracht berechnet.
2. Die Rückbeförderung an den Aussteller des ersten Originalfrachtbriefes erfolgt frachtfrei, wenn die Bestimmungen unter 3, 4 und 6 erfüllt werden.
3. Bei Aufgabe des Gutes zur Hinbeförderung hat der Versender in dem Frachtbriefe die Sendung ausdrücklich als Ausstellungsgut zu bezeichnen. Bei der Vereinigung von Ausstellungsgut mit Nichtausstellungsgut zu einer Frachtbriefsendung ist die frachtfreie Rückbeförderung für eine Theilsendung ausgeschlossen.
4. Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat innerhalb 4 Wochen nach Schluss der Ausstellung und stets auf der nämlichen Station zu erfolgen, wo das Gut in Empfang genommen wurde. Dabei hat der Versender den Originalfrachtbrief für den Hinweg, bezw. bei Thiersendungen, welche nicht auf Frachtbrief abgefertigt werden, den von der Versandstation und bei gebrochener Abfertigung auch die unterwegs ausgefertigten und dem Begleiter ausgehändigten Duplikattransportscheine, vorzulegen, sowie eine Bescheinigung des Ausstellungskomitees darüber beizubringen, dass die zurückzubefördernden Ausstellungsgegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft bezw. unverloost geblieben sind.

5. Bleibt von einer Sendung Ausstellungsgut nur ein Theil unverkauft bezw. unverloost, so wird die frachtfreie Rückbeförderung gegen Vorlage des Originalfrachtbriefes der ganzen Sendung und der vorgeschriebenen Bescheinigung des Ausstellungskomitees ebenfalls gewährt.
6. Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung frachtfrei an den Aussteller des Originalfrachtbriefes für die Hinbeförderung erfolgen.

   Die frachtfreie Rücksendung in mehreren Theilsendungen unter wiederholter Vorlage des Originalfrachtbriefes ist nicht statthaft. Der letztere ist deshalb von der Versandstation bei Aufgabe des Gutes zur Rückbeförderung abzustempeln oder mit entsprechendem Vermerk zu versehen.
7. Für die als Gepäck zur Aufgabe kommenden Gegenstände ist frachtfreie Rückbeförderung ausgeschlossen.
8. Das auf dem Hinwege eilgutmässig beförderte Gut wird auf dem Rückwege nur auf besonderes desfallsiges Verlangen (bei Auflieferung mit rothem Frachtbriefe) als Eilgut, sonst aber als Frachtgut befördert.

   Wird auf dem Rückwege die Beförderung von Thieren mit einem Zuge verlangt und ausnahmsweise gestattet, der für die Viehbeförderung nicht bestimmt ist, so kommt der für etwaige ausnahmsweise Benutzung gewisser Züge in den Tarifen jeweilig vorgesehene Frachtzuschlag zur Erhebung.
9. Bei der Rückbeförderung ist Werthdeklaration zulässig, sofern nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen, Interessedeklaration dagegen ausgeschlossen.
10. Etwaige Begleiter geniessen keine Vergünstigung.
11. Für alle bei der frachtfreien Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen, Versicherungen u. s. w.) werden, soweit hierfür tarifmässige Gebühren zu entrichten sind, die in den Tarifen vorgesehenen oder durch besondere Bestimmungen festgesetzten Nebengebühren berechnet.
12. Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen. Zu diesem Behufe haben die Versand- und Umkartirungsstationen auf der Rückseite des zur Hinbeförderung dienenden Frachtbriefes den Weg der Hinbeförderung unter Beidrückung des Expeditionsstempels speziell zu bezeichnen.

    Bei der Rücksendung hat die Versandstation am Ausstellungsorte von diesem ihr vorzulegenden Frachtbriefe den darauf vermerkten Beförderungsweg in umgekehrter Richtung auf die Rückseite des Frachtbriefes für die Rückbeförderung zu übertragen. Ebenso hat sie diesen Weg auf der Frachtkarte anzugeben, und zwar auch dann, wenn mangels direkten Verkehres mit der Frachtbrief-Bestimmungsstation Umkartirung einzutreten hat.

    Bei Viehsendungen ist der Beförderungsweg auf den nach Zahl 4 auszufertigenden Duplikattransportscheinen zu vermerken und von diesen auf die bei der Rückbeförderung auszufertigenden Transportscheine zu übertragen.
13. In den Begleitpapieren ist auf die Dienstanweisung bezw. Verfügung, durch welche die jeweilige Beförderungsbegünstigung angeordnet wird, Bezug zu nehmen.

    Für welche Ausstellungen Transportbegünstigungen gewährt werden, wird den Expeditionen von Fall zu Fall bekannt gegeben.

II. Fundbüreaus.

Veranlasst durch die höhern Orts für die Preussischen Staatsbahnen erlassenen „Allgemeinen Vorschriften für die Behandlung der im Bereiche der Staats-Eisenbahnverwaltung zurückgelassenen bezw. aufgefundenen Gegenstände", worüber bereits in No. 66 vorigen Jahrgangs dieser Zeitung Mittheilung gemacht worden ist, sind über die Behandlung der Fundsachen für den Bereich des Verkehrsverbandes die nachstehenden Vereinbarungen getroffen:

„Zur vorübergehenden Aufbewahrung der im örtlichen Bezirk der Deutschen Eisenbahnen zurückgelassenen Gegenstände und zur Vermittelung der Wiederaushändigung derselben an die Berechtigten sind innerhalb aller grösseren Bahn-Verwaltungsbezirke

Fundbüreaus

eingerichtet, deren Geschäftsbereich sich auf den Bezirk der betreffenden Verwaltung und der etwa angeschlossenen kleineren Nachbarbahnen erstreckt.

Formulare zu Verlustanzeigen, welche thunlichst an dasjenige Fundbüreau zu richten sind, in dessen Bezirk der vermisste Gegenstand vermuthlich zurückgeblieben, oder der Verlust zuerst bemerkt worden ist, werden auf allen Stationen und Haltestellen unentgeltlich verabreicht und auf Verlangen von den Beamten ausgefüllt. Ort und Zeit des Verlustes sind möglichst bestimmt anzugeben und ist der vermisste Gegenstand mit allen besonderen Kennzeichen genau zu beschreiben."

Fundbüreaus sind eingerichtet zu Karlsruhe, München, Nürnberg, Strassburg, Darmstadt, Berlin Militärbahnhof, Giessen, Altona, Berlin O. Koppenstrasse 88/89, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hannover, Köln für die Direktionsbezirke Köln und Elberfeld, Magdeburg, Dresden Administratives Hauptbüreau Böhmischer Bahnhof, Stuttgart, Aachen, Stettin, Crefeld Kontrolbüreau, Mainz, Glückstadt, Kiel, Lübeck, Marienburg, Schwerin, Nordhausen, Gennep, Königsberg Schleusenstrasse 4, Ludwigshafen a/Rh., Jena, Harburg Verkehrskontrole, Weimar, Meiningen, Neumünster.

Von den kleineren Bahnen haben sich angeschlossen dem Fundbüreau

zu Altona die . . . Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn;
zu Berlin O. Koppenstr. 88/89. der Deutsch-Nordische Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Aktiengesellschaft, die Glasow-Berlinchener und Stargard-Cüstriner Eisenbahn;
zu Breslau die Breslau-Warschauer Eisenbahn;
„ Erfurt die . . Arnstadt-Ichtershausener, Fröttstädt-Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wutha-Ruhlaer Eisenbahn;
„ Frankfurt a/M.-Sachsenhausen die Cronberger Eisenbahn;
„ Hannover die . Grossherzoglich Oldenburgische Staatsbahn, Braunschweigische Landeseisenbahn, Georgs-Marien-Hütten, Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn;
„ Köln die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn;
„ Magdeburg die Stendal-Tangermünder, Halberstadt-Blankenburger und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn;
„ Mainz die Worms-Offsteiner Eisenbahn;
„ Lübeck die Eutin-Lübecker Eisenbahn;
„ Schwerin die . Gnoien-Teterower, Güstrow-Plauer, Wismar-Rostocker Eisenbahn und Mecklenburgische Südbahn (Strecke Ludwigslust-Friedland).

Auf diese Einrichtungen hinweisende Bekanntmachungen sollen in den Wartesälen und Vorhallen aller Bahnhöfe, sowie in den einzelnen Abtheilungen der Waggons, jedenfalls derjenigen, welche dem Durchgangsverkehre dienen, ausgehängt werden.

Die weiteren Einrichtungen der Preussischen Staatsbahnen sind durch Vorstehendes nicht berührt. Es werden daher auf den Linien der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie derjenigen Privatbahnen, welche sich einem der Fundbüreaus der Königlich Preussischen Staatsbahndirektionen angeschlossen haben, nach wie vor telegraphische Depeschen zum Zweck der Wiedererlangung abhanden gekommener Gegenstände mit dem Bahntelegraphen befördert. Wird die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen und beschränkt sich die Beförderung derselben auf den Bereich der bezeichneten Bahnen, so wird hierfür eine feste Gebühr von 50 ₰, andernfalls die tarifmässige Depeschengebühr erhoben.

In demselben Bahnbereiche werden gefundene Gegenstände dem Berechtigten mit dem nächsten Schnell- oder Personenzuge auf Gepäckschein unter Erhebung einer festen Gebühr von 50 ₰, ausserhalb dieses Bahnbereichs mit der Post, oder als Fracht- oder Eilgut, kostenpflichtig übersandt.

Behandlung der Eisenbahn-Personen- und -Schlafwagen bei Choleragefahr.

Die grossen Gefahren, welche eine durch den Eisenbahnverkehr ermöglichte Verschleppung epidemischer Krankheiten im Gefolge haben kann, sind wiederholt Gegenstand der sorgfältigsten Erwägungen seitens der in Frage kommenden Verwaltungen gewesen, und noch frisch im Gedächtnisse unserer Leser werden die seinerzeit in unserer Zeitung mitgetheilten energischen Vorsichtsmassregeln sein, welche erst im vorigen Jahre seitens der Preussischen Staatsbahnverwaltung im Einvernehmen mit der Landespolizeibehörde getroffen wurden, um dem damals befürchteten Eindringen der Cholera in nachdrücklichster Weise entgegenzuwirken. Es darf wohl vermuthet werden, dass dieses Vorkommniss aus neuster Zeit dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn Maybach, Veranlassung zu einer, in dem „Eisenbahn-Verordnungsblatte" (No. 12 d. J.) veröffentlichten Verfügung gegeben hat, durch welche die Behandlung der Eisenbahn-Personen- und -Schlafwagen bei Choleragefahr allgemein für den Preussischen Staatsbahnbezirk geregelt wird.

Nach diesem Erlasse ist während der Dauer einer Choleraepidemie im Inlande oder in einem benachbarten Gebiete für eine besonders sorgfältige Reinigung und Lüftung der Personenwagen, sowie für die regelmässige Desinfizirung der in den Zügen befindlichen Bedürfnissanstalten Sorge zu tragen. Ein Personenwagen, in welchem ein an der Cholera erkrankter oder von einem choleraverdächtigen Zustande befallener Reisender sich befunden hat, ist sofort ausser Dienst zu stellen und der nächsten geeigneten Station zur Desinfizirung zu überweisen. Letztere ist derart zu bewirken, dass zunächst die etwa durch Entleerung des Kranken beschmutzten Stellen — auch der Polsterungen — mit einer, aus 1 Theile Quecksilbersublimat, 1 Theile reinem Kochsalzes und 1 000 Theilen destillirten Wassers bestehenden Lösung, welche jedoch zum jedesmaligen Gebrauche im Verhältniss von 1:5 mit Wasser zu verdünnen ist, nass abgerieben wird; der betreffende Wagen ist alsdann gründlich zu reinigen und in einem warmen, luftigen und trockenen Raume mindestens 6 Tage lang aufzustellen. Die bei dieser Reinigung verwendeten Lappen sind nach gemachtem Gebrauche entweder zu verbrennen oder zu desinfiziren, indem sie mit der benutzten verdünnten Sublimatlösung durchfeuchtet, sodann getrocknet und mit Wasser ausgewaschen werden.

Bei Personenwagen 3. und 4. Klasse ist eine wesentliche Abkürzung der Desinfektionsdauer dadurch zu erreichen, dass der ganze Wagen desinfizirt wird, indem sowohl die inneren, als auch die äusseren Seitenwände desselben, die Trittbretter, der Fussboden und die Sitze mit der Sublimatlösung abgewaschen werden. Nachdem der Wagen hierauf einige Stunden lang an einem trockenen, warmen Orte aufgestellt, demnächst mit gewöhnlichem warmen Wasser nochmals abgewaschen und wiederum getrocknet ist, kann derselbe wiederum in Gebrauch genommen werden.

Bei Massentransporten von Personen der 3. und 4. Wagenklasse, welche aus einer von der Cholera ergriffenen Gegend kommen, soll auch, wenn während der Fahrt ein Erkrankungsfall sich nicht ereignet hat, besondere Sorgfalt auf die Reinhaltung der Wagen verwendet werden. Dieselben sind, wenn irgend thunlich, nach jedesmaliger Beendigung eines solchen Transportes — ohne vorheriges Auskehren — mit einer schwachen, durch Vermischung von 1 Theile sogenannter 100 pCt. Karbolsäure mit 45 Theilen gewöhnlichen Wassers herzustellenden Karbolsäurelösung auszuwaschen. Nachdem die Wagen getrocknet und hinlänglich gelüftet worden sind, können sie sofort wieder benutzt werden.

Wenn Schlafwagen auf ihrem Laufe von der Cholera ergriffene Gegenden berührt haben, so muss nach Beendigung der Fahrt die gebrauchte Wäsche unter Anwendung einer aus 1 Theile sogenannter 100 pCt. Karbolsäure und 18 Theilen Wasser bestehenden Karbolsäurelösung desinfizirt werden. In gleicher Weise sind die Aborte gründlich zu desinfiziren. Ist ein Schlafwagen von einem nach ärztlichem Urtheil cholerakranken oder der Cholera verdächtigen Reisenden benutzt worden, so ist ausserdem die Desinfektion des Wagens selbst erforderlich. Letztere hat in der oben vorgeschriebenen Weise zu erfolgen, jedoch sind die von dem Kranken benutzten Bettkissen, Decken und beweglichen Matratzen mit überhitzten Wasserdämpfen von mindestens 100° Cels. zu desinfiziren. Hierbei müssen leicht zu durchdringende Gegenstände mindestens eine Stunde und schwer zu durchdringende Gegenstände mindestens zwei Stunden den heissen Wasserdämpfen ausgesetzt werden.

Aus dem Deutschen Reich.

XIII. Sitzung des Badischen Eisenbahnrathes.

In der am 14. d. Mts. in Karlsruhe abgehaltenen 13. Sitzung des Badischen Eisenbahnrathes wurden vor Eintritt in die Tagesordnung die beabsichtigten Tarife für die Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt im Schwarzwald einer Besprechung unterzogen. Dieselben sind so eingerichtet, dass auf demjenigen Theil der Bahn (nämlich der Strecke Himmelreich-Hintergarten), welcher Steigungen über 40 pCt. enthält und auf welchem die Zahnstange gelegt ist, die Taxe mit doppelter kilometrischer Entfernung berechnet wird.

Nach Eintritt in die Tagesordnung wurde zunächst die Frage der Einführung ermässigter Stückgutfrachten berathen. Bekanntlich sind die Anträge der Preussischen Staatsbahnverwaltung betreffend die Einführung ermässigter Stückgutfrachten für gewisse Artikel und die Aenderung der Tarifirung von Gütern des Spezialtarifs 3 in Ladungen von 5 000 kg nur in Bezug auf den letzteren Theil angenommen und seit 1. Dezember 1886 im einheitlichen Deutschen Gütertarif durchgeführt worden. Für den ersteren Theil lag nur ein Mehrheitsbeschluss der Generalkonferenz der Deutschen Bahnen vom 24. September 1886 vor, der durch die Preussischen Staatsbahnen, die Eisern-Siegener, die Feldabahn und die Holsteinische Bahn mit zusammen 115 Stimmen erreicht wurde. Die Reichsbahn und die Main-Neckarbahn hatten sich der Stimmabgabe enthalten; sämmtliche übrige Deutsche Bahnen waren in der Minderheit geblieben. Die Preussischen Bahnen sowie die Reichsbahnen beabsichtigten nun auf Grund eines Beschlusses des Preussischen Landes-Eisenbahnrathes die ermässigte Stückgutklasse vom 1. Mai ab einzuführen. Auch die Sächsischen Staatsbahnen, die Hessische Ludwigsbahn, die Main-Neckarbahn und mehrere Norddeutsche Bahnen wollen sich diesem Ausnahmetarif für bestimmte Güter anschliessen. Nur die Badischen, Württembergischen und Bayerischen Bahnen beabsichtigen zunächst, auf dem bisherigen Standpunkte stehen zu bleiben; die Badischen Bahnen deshalb, weil sie einen sehr grossen Ausfall aus der Ermässigung für metallurgische Produkte zu befürchten hätten und ferner, weil im Badischen Eisenbahnrathe seiner Zeit nicht dem Wunsche nach einer solchen Ermässigung Ausdruck gegeben worden sei. Immerhin haben die Badischen Bahnen sich einem früher geäusserten Wunsche anbequemt und vorgeschlagen, für einige bestimmte Artikel der Landwirthschaft eine Ermässigung zu gewähren, wobei dieselben sich nicht an das Schema der Preussischen Bahnen gehalten haben. Diese Artikel sind: 1. Düngemittel wie im Spezialtarif 3 genannt, soweit dieselben überhaupt als Stückgut angenommen werden dürfen; 2. Kraftfuttermittel: Oelkuchen, Oelkuchenmehl, wie im Zolltarif 2 genannt, Reisfuttermehl, Kleie; 3. Getreide aller Art wie im Spezialtarif 1 genannt, in der Zeit vom 1. Februar bis Ende April und vom 15. August bis 15. Oktober; 4. Kartoffeln, ferner Hülsenfrüchte, rohe d. h. nicht geschält und nicht gespalten, in der Zeit vom 1. Februar bis Ende April. Die Minimaltaxe beträgt 0,30 ℳ für jede Frachtsendung und zugleich tritt die Ermässigung von 11 auf 8 ₰ für das Tonnenkilometer ein. Werden die aufgeführten Güter mit anderen Stückgütern in getrennter Verpackung, aber zusammen auf einem Frachtbriefe aufgegeben, so wird die Fracht nach der allgemeinen Stückgutklasse berechnet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Werden Güter der vorstehend bezeichneten Art, soweit dieses zulässig, mit anderen Gütern zu einem Frachtstücke vereinigt, so wird für das Letztere der volle Frachtsatz der allgemeinen Stückgutklasse erhoben. Endlich bei der Aufgabe der vorstehend aufgeführten Güter als Eilgut wird der ungekürzte Frachtsatz für Eilstückgut berechnet. Bei der Berathung dieser Vorschläge wurde von Herrn Klein-Wertheim, Präsident der landwirthschaftlichen Centralstelle, die volle Billigung derselben ausgesprochen und der Generaldirektion der Dank der Landwirthe erstattet. Nur einige wenige Beanstandungen wurden vorgebracht. So sollte unter die Futtermittel noch die Träber eingeschaltet werden; ferner sollte noch Futtermehl (dessen nähere Begrenzung jedoch Schwierigkeiten unterliegen dürfte) hinzugezogen werden. Weitergehender war der Antrag, Kartoffeln nicht blos während 3 Monate, sondern das ganze Jahr hindurch der neuen Stückgutklasse zu unterstellen: ferner sollten nach anderen Vorschlägen Obst, Sämereien und Malzkeime, zum Mindesten aber Kleesamen, vielleicht auch Torfstreu in die ermässigte Stückgutklasse aufgenommen werden.

Weiterhin wurde die Einführung von einheitlichen Bestimmungen über Tarifirung von einzelnen Stücken Vieh, welche die Badische Eisenbahnverwaltung bei den übrigen Verwaltungen angeregt hat, erörtert. In der

ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen hatte eine Berathung dieser Frage bis jetzt nicht stattfinden können; dieselbe ist aber bereits seitens der östlichen Preussischen Eisenbahnverwaltungen beanstandet, welche gegen die Badischen Vorschläge sind, soweit sie die Tarifirung halber Ladungen für kleine Viehtransporte beseitigen wollen. Im allgemeinen wird es bedauert, dass in den neuen Tarifvorschlägen die Expeditionsgebühr für verschiedenes Grossvieh wieder eingeführt wurde, die in den Tarifen Badens von 1880 nicht bestanden hat. Besonders auf kleinere Entfernungen sei diese Gebühr sehr lästig. Sehr bedenklich sei auch, dass Schafe z. B. im Tarife erhöht werden sollen zu einer Zeit, wo Frankreich, das Haupteinfuhrland, seine Schafzölle erhöhen wolle. Auch die vorgeschlagene Höhe der Stücktaxe bei Grossvieh zu 15 ₰, während die Preussische Verwaltung nur 10 ₰ fordere, wird gerügt, weil überhaupt der ganze vorliegende Tarif sonst nicht zu Gunsten insbesondere der Badischen Viehzucht treibenden Bevölkerung ausfallen würde. Die von verschiedenen Landwirthen befürwortete Viehbeförderung mit den Personenzügen lehnte die Verwaltung deshalb ab, weil eine solche Beförderung eine Verspätung der Züge zur Folge haben würde, ganz abgesehen von dem unangenehmen Geruch, den der Transport gewisser Thiere im Sommer verursacht. Hinsichtlich der Einführung einheitlicher Nebengebühren auf den Deutschen Eisenbahnen, welche demnächst berathen wurde, kommen für Baden im ganzen nur 4 Gebührenarten in Betracht: Lagergeld, Wagenstandgeld, Deckenmiethe und Krahnengeld. In allen diesen Fällen sollen künftig verhältnissmässig höhere Sätze eintreten; nämlich für Lagerung im Freien für den Tag und 100 kg 4 ₰ (bisher für den Tag und 1 000 kg 10 ₰), bei Lagerung in bedeckten Räumen für den Tag und 100 kg 10 ₰ (bisher 6 ₰); das Wagenstandgeld soll künftig statt 3 ℳ für den Tag für die ersten 24 Stunden 2 ℳ, für die zweiten 3 ℳ, für jede folgenden 24 Stunden 4 ℳ betragen; ferner soll betreffs der Deckenmiethe diejenige für 2-achsige Wagen bestehen bleiben, diejenige für 3- und 4-achsige Wagen von 2 auf 4 ℳ erhöht werden, für weitere Bedeckung aber, wenn die gewährte hinreichend war, ein Satz von 2 ℳ berechnet werden. Das Krahnengeld soll von 2 ₰ auf 3 ₰ erhöht werden, ein Satz, der auch schon in Baden bis 1883 bestanden hatte. In der Erörterung hierüber wurde namentlich die Erhöhung des Wagenstandgeldes wegen der an grösseren Handelsplätzen häufig in grösserer Anzahl zur Verfügung stehenden Wagen und bei Sendungen minderwerthiger Güter, die Erhöhung der Deckensätze wegen der Kunstwoll- und Rinderversendung bemängelt.

Der schliesslich noch auf der Tagesordnung stehende Sommerfahrplanentwurf entspricht im wesentlichen dem letztjährigen Sommerfahrplan. Von Wichtigkeit sind zwei neu eingelegte Schnellzüge zwischen Mannheim und Frankfurt a/M., von welchen der eine um 6 Uhr früh von Mannheim abgeht und um 7.52 Vm. nach Frankfurt a/M. gelangt, während der Gegenzug in Frankfurt a/M. früh 7 Uhr abgeht und um 8.43 Vm. nach Mannheim gelangt.

Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten der Staats-Eisenbahnverwaltung, sowie Bestimmungen über die Annahme von Civilsupernumeraren für den Staats-Eisenbahndienst.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ No. 11 d. J. enthält eine umfassende Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten der Staats-Eisenbahnverwaltung, sowie Bestimmungen über die Annahme von Civilsupernumeraren für den Staats-Eisenbahndienst. Beide Vorschriften sind seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten unter dem 26. März d. J. erlassen. Die Prüfungsordnung tritt am 1. Juli d. J. in Kraft, und gleichzeitig werden die bisherigen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung der in Frage kommenden Beamten, insbesondere das Reglement über die Annahme, Ausbildung und Anstellung von Civilsupernumeraren im Staats-Eisenbahndienst vom 19. August 1874, das Reglement für die Prüfung zum Subalternbeamten im inneren Dienst der Staats-Eisenbahnverwaltung vom 19. August 1874, das Reglement über die Ausbildung und Prüfung der Stations- und Expeditionsbeamten der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen vom 30. November 1874 und das Reglement, betreffend die Prüfung der nicht im Stations-, Expeditions- oder Büreaudienst beschäftigten mittleren und niederen Staats-Eisenbahnbeamten vom 26. Juni 1880 aufgehoben.

Unübertragbarkeit der Rückbillets.

Wie die „Norddeutsche Allgem. Zeitung“ vom 23. d. Mts. an hervorragender Stelle bemerkt, ist der in No. 30 S. 282 der Vereinszeitung vom 20. d. Mts. gemachte Vorschlag, „das Publikum durch öffentlichen Aushang in den Bahnhofshallen in der Nähe der Billetschalter auf die Unübertragbarkeit der in Frage stehenden Billets unter Hinweis auf die Gründe des gedachten Erkenntnisses aufmerksam zu machen,“ durch die Thatsache überholt worden, dass bereits vor länger als 14 Tagen (also schon vor dem Abdruck jenes Aufsatzes) die Preussischen Staatsbahnen in diesem Sinne mit Anweisung versehen worden waren.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn-Gesellschaft.

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft wird am 25. Mai stattfinden. Nach dem Statut der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn hängt das Recht der Abstimmung in der Generalversammlung von der Eintragung der Aktien in das Aktienbuch vor der Einberufung der Generalversammlung ab. Der Generalversammlung wird die Vertheilung einer Dividende von 6 pCt. vorgeschlagen werden. Die Dotirung des gesetzlichen Reservefonds soll aus den amortisirten Beträgen der Annuitäten erfolgen und zwar sowohl für das Jahr 1886 als auch für das Jahr 1885. Dagegen wird ein dementsprechender Betrag aus dem im übrigen unverändert bleibenden Gewinnvortrage von 310 000 ℳ zur Deckung dieser Beträge für den Fall abgezweigt werden, dass wider Erwarten bei einem gerichtlichen Austrage der Frage des gesetzlichen Reservefonds das höchstinstanzliche Gericht die Verwendung der amortisirten Annuitäten-Beträge für diesen Zweck nicht als gesetzlich anerkennen sollte. Diese Frage wird, wie wir an anderer Stelle berichten, bei der Hessischen Ludwigsbahn demnächst gerichtlich zur Entscheidung kommen. In der bevorstehenden Generalversammlung wird fernerhin Beschluss gefasst werden über den Bau der Eisenbahnen von Schwerin nach Crivitz und von Schwerin über Ludwigslust nach Dömitz a. Elbe, desgleichen über die Beschaffung der für diese Bauten und für den Bau der Linie Schwaan-Güstrow nothwendigen Geldmittel. Die Entscheidung darüber, ob die Ausgabe durch Aktien oder etwa in irgend einer anderen Weise erfolgen soll, wird der Generalversammlung vorbehalten bleiben, und hat darüber der Aufsichtsrath einstweilen einen Beschluss noch nicht gefasst, da es von der Entscheidung über eine bestimmte Frage abhängen wird, ob der einen oder der andern Art der Geldbeschaffung der Vorzug zu geben sein wird.

Hessische Ludwigsbahn.

In der am 20. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, bei einer Dividende von $3^1/_2$ pCt. dem Erneuerungsfonds 800 000 ℳ zuzuweisen, für den gesetzlichen Reservefonds unter Vorbehalt etwaiger anderweiter Verwendung 206 275 ℳ zurückzustellen, den Beitrag zur Pensionskasse auf 125 000 ℳ und den Uebertrag auf neue Rechnung auf 232 016 ℳ festzustellen. Die Geheimen Kommerzienräthe Deninger und Lauteren, sowie Kommerzienrath Reuleaux wurden als Verwaltungsrathsmitglieder wieder und Herr F. Heineken in Frankfurt a/M. als solches neu gewählt. Dr. Reinach (Mainz) beantragte die im vorigen und in diesem Jahre zurückgestellten 399 902 ℳ zur freien Verfügung der nächsten Generalversammlung zu stellen, da durch die zurückgezahlten Amortisationen dem Gesetze genügt sei. Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Der Verwaltungsrath, welcher sich gegen diesen Antrag wegen entgegenstehender gesetzlicher Bestimmungen ausgesprochen hatte, enthielt sich der Abstimmung. Nachdem derselbe erklärt hatte, den Antrag nicht auszuführen, beschloss die Versammlung, die Klage gegen den Verwaltungsrath anzustrengen. Als Bevollmächtigte zur Klage wurden Dr. Reinach, Carl Racké, H. Markuse (sämmtlich in Mainz) gewählt.

Festsetzung von Dividenden.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hat in seiner Sitzung vom 19. d. Mts. beschlossen, die Dividende für das Betriebsjahr 1886, vorbehaltlich der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung, auf 7 pCt. festzusetzen.

Der Aufsichtsrath der Weimar-Geraer Eisenbahn hat die Dividende für die Stammprioritäten der Bahn für 1886 auf $2^5/_8$ pCt. festgesetzt.

Ferner haben beschlossen:

a) der Aufsichtsrath der Oberlausitzer Eisenbahn, eine Dividende von $2^3/_4$ pCt. für die Stammprioritätsaktien;
b) der Aufsichtsrath der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn-Aktiengesellschaft eine Dividende von 5 pCt. für die Stammprioritäten und 3 pCt. für die Stammaktien;
c) der Aufsichtsrath der Eisenberg-Crossener Eisenbahn eine Dividende von 4 pCt. und
d) der Verwaltungsrath der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn eine Dividende von $2^1/_2$ pCt.

für das Betriebsjahr 1886 in Vorschlag zu bringen.

Saal-Eisenbahn.

Auf die Anfrage eines Aktionärs hat die Direktion, nach dem „B. B.-C.“, die nachstehende Auskunft ertheilt: Infolge einer Erhöhung des Personentarifs für unsere Bahn, der vorläufig in

Wegfall gekommenen Tilgung der Prioritätsanleihe, des um ½ pCt. geringeren Zinsfusses der neuen Anleihe etc., wird voraussichtlich für das laufende Jahr eine gegenüber der Dividende für 1886 höhere Dividende erzielt werden. Die mit Aufnahme der neuen 3½ pCt. Anleihe verbundenen Unkosten (Koursverluste etc.) werden nach Beschluss der am 23. Juni v. J. stattgehabten Generalversammlung von einem Theile des 400 000 ℳ enthaltenden Garantiefonds gedeckt, welcher frei wird, sobald infolge der Tilgung der garantirten 4 pCt. Prioritätsanleihe die Zinsgarantie der vier betheiligten Regierungen aufhört (1. Juli d. J.).

K. E.-D. Magdeburg: Eröffnung der Station Schönfeld.

Die an der Strecke Stendal Uelzen zwischen den Stationen Stendal und Kläden und zwar von ersterer 9,13 km, von letzterer 5,64 km entfernt gelegene Station Schönfeld wird am 1. nächsten Monats für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr sowie für die Beförderung von Hunden eröffnet werden. Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sind bis auf weiteres von der Beförderung von und nach Schönfeld ausgeschlossen, zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist diese Station nicht geeignet.

Eisenbahn-Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt ist beauftragt, für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von einem geeigneten Orte der Gera-Eichichter Bahn aus über Ziegenrück und Lobenstein nach Blankenstein (Endpunkt des Rennsteigs), unter Rücksichtnahme auf die Möglichkeit späterer Durchführung nach Marxgrün und Lehesten, generelle Vorarbeiten anzufertigen.

Einem in Oberpleis zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme genereller Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Oberpleis nach Niederpleis ertheilt worden.

Deutsche Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Nach der „Köln. Ztg." wäre es endlich gelungen, den Ausbau der Dampfstrassenbahn von Duisburg nach Mülheim a. d. R., bezw. nach dem auf dem diesseitigen Ufer der Ruhr gelegenen Broich seitens der Deutschen Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu sichern. Die Stadt Duisburg hat durch Stadtverordnetenbeschluss die Verwaltung der Provinzialstrasse von Monning nach Broich übernommen, und es wird jetzt der Ausbau dieser Strecke in kürzester Frist in Angriff genommen werden.

Sächsisch-Thüringische Ost-Westbahn in Liqu. (Zwickau-Weida).

Für jede Prioritätsaktie der genannten Bahn werden jetzt 36 ℳ und für jede Stammaktie 18 ℳ als zweite Liquidationsrate vertheilt.

In der Generalversammlung wurde die Liquidationskommission angewiesen, nach erfolgter Auszahlung des Restes der Liquidationsmasse an die Aktieninhaber bezw. nach Hinterlegung der nicht zur Erhebung kommenden Beträge bei Gericht die Löschung der Firma zu beantragen. Der auszuschüttende Restbetrag beträgt noch zwischen 0,8—0,9 pCt.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Nachdem das Oberlandesgericht zu Köln in dem bekannten Prozesse eines Aktionärs gegen den Vorstand und den Aufsichtsrath der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft unter Aufhebung des abweisenden Beschlusses des Aachener Landgerichts erkannt hatte, dass der Antrag der Verklagten auf Sicherheitsleistung seitens des Klägers zu anderweitiger Verhandlung und Entscheidung an das hiesige Landgericht zurückzuverweisen sei, ist dem Kläger in der Verhandlung, welche am 20 d. Mts. stattgefunden hat, eine Sicherheitsleistung von 30 000 ℳ für die Prozesskosten aller Instanzen auferlegt worden. Die Hauptverhandlung findet am 27. d. Mts. statt.

Umtausch von Aktien verstaatlichter Eisenbahnen.

Die Inhaber der Stammaktien und der Stammprioritäts-Aktien der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft werden aufgefordert, diese Aktien und die Dividendenscheine für das Jahr 1887 und die folgenden Jahre nebst Talons vom 1. Mai d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse entweder in Erfurt oder in Berlin, Leipziger Platz 17, einzureichen. Es werden vertragsmässig gewährt: a) für je 7 Stammaktien à 300 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 300 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887; b) für je 7 Stammprioritäts-Aktien à 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 4000 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887. Die Frist, innerhalb welcher die Aktien einzureichen sind, ist auf ein Jahr, also bis zum 30. April 1888 einschliesslich, mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht eingereichten Aktien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen.

In dem diesjährigen Sommerhalbjahr werden die eisenbahnwissenschaftlichen Vorlesungen in Berlin in den Räumen der Universität über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen und in Köln im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) über Eisenbahnbetrieb gehalten werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1921 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungs- (Betriebs-) Jahr 1885 (abgesandt am 20.—22. d. Mts.).

Aus Frankreich.

Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Französischen Eisenbahnen.

In Paris wird bekanntlich für die Zeit vom Mai bis zum November d. J. aus Anlass des angeblich fünfzigjährigen Jubiläums der Französischen Eisenbahnen eine internationale Ausstellung für Eisenbahnen und die einschlägigen Industrien geplant (vergl. No. 8 S. 68 d. Ztg.). Gegen die Richtigkeit dieses Datums ist jedoch alsbald in den betheiligten Kreisen Einspruch erhoben, und u. a. hat das Mitglied des Instituts, Herr Léon Aucoc, diese Frage in der Sitzung der Académie des Sciences Morales et Politiques vom 12. Februar d. J. zum Gegenstande einer Erörterung gemacht, welcher wir die nachstehenden Angaben entnehmen. Herr Aucoc bemerkte etwa folgendes:

Es handelt sich augenblicklich um die Feier des fünfzigjährigen Jubiläums der Französischen Eisenbahnen im Jahre 1887. Dies ist ein grosser geschichtlicher Irrthum. Die Fachleute haben darauf bereits aufmerksam gemacht; der Irrthum erschien ihnen aber als ein so offenkundiger, dass sie es nicht für nöthig erachtet haben, Einzelheiten anzuführen, durch welche die öffentliche Meinung vor einer Irreleitung in dieser Hinsicht bewahrt werden könnte. Es erscheint daher angebracht, die Aufmerksamkeit der Akademie auf diesen Punkt zu lenken.

Wenn man bestrebt ist, der Initiative der Französischen Industrie hinsichtlich der Eisenbahnen Gerechtigkeit widerfahren zu lassen und diesen Theil der nationalen Ehre ungeschmälert zu erhalten, so kann nicht zugegeben werden, dass eine Eisenbahn zur Beförderung von Personen und Gütern mit Hilfe einer Lokomotive erst im Jahre 1837 zum ersten Male in Frankreich und zwar zwischen Paris und Saint-Germain eröffnet worden ist. Wenn behauptet wird, dass die Französischen Eisenbahnen im Jahre 1887 das fünfzigjährige Jubiläum feiern, so beweist das eine Unkenntniss der Geschichte, eine Verunglimpfung der Französischen Ehre vor mehreren Nationen, welchen wir in dieser Hinsicht vorausgeeilt sind oder doch gleichstehen. Heisst das patriotisch handeln?

Nach den durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlichten offiziellen Schriftstücken wurde die Konzession für die Eisenbahn zwischen Saint-Etienne und der Loire (Andrézieux) am 26. Februar 1823, für die Bahn zwischen Saint-Etienne und Lyon am 7. Juni 1826, für die Bahn zwischen Andrézieux und Roanne am 27. August 1828, für die Bahn zwischen Epinac und dem Kanal von Bourgogne am 7. April 1830 ertheilt. Alle diese Konzessionen wurden durch Königliche Verordnungen auf ewige Dauer gegeben. Die demnächst folgende Konzession für die Bahn zwischen Alais und Beaucaire wurde zum ersten Male nur für eine begrenzte Zeitdauer, und zwar durch das Gesetz vom 29. Juni 1833 bewilligt. Die Eisenbahn zwischen Paris und Saint-Germain (Le Pecq) wurde erst als sechste durch ein Gesetz vom 9. Juli 1835 konzessionirt.

Die Betriebseröffnung der 23 km langen Bahn zwischen Saint-Etienne und Andrézieux fand am 1. Oktober 1828, diejenige der 15 km langen Theilstrecke der Bahn zwischen Saint-Etienne und Lyon von Rive-de-Gier bis Givors am 1. Oktober 1830 und diejenige der Theilstrecken zwischen Givors und Lyon und zwischen Rive-de-Gier und Saint-Etienne am 1. April 1832 bezw. 1833 statt; mit letzterem Tage war die ganze 57 km lange Linie Saint-Etienne-Lyon vollendet. Die 67 km lange Bahn Saint-Etienne-Roanne wurde am 5. Februar 1834, die 27 km lange Bahn zwischen Epinac und dem Kanal von Bourgogne im Jahre 1835 und die 17 km lange Bahn zwischen Paris und Saint-Germain erst am 26. August 1837 eröffnet.

Am Ende des Jahres 1834, bevor die Konzession für die Linie von Saint-Germain ertheilt wurde, waren für Eisenbahnen in Frankreich bereits nahezu 21 Millionen Francs verausgabt worden.

Den Lastenheften zufolge waren die ersten Bahnen allerdings ausschliesslich für den Güterverkehr bestimmt, auch wurden dieselben anfänglich durch Pferde oder feststehende Maschinen betrieben. Aber der Personenverkehr wurde auf der Strecke Saint-Etienne-Lyon im Juli 1832 eingerichtet, und im Jahre 1836 waren auf dieser Linie bereits über 170 000 Personen befördert worden. Gleichfalls im Juli 1832 hat Marc Séguin, welcher im Februar 1828 ein Patent auf einen Röhrenkessel erhalten hatte, zum ersten Male auf derjenigen Strecke der Bahn Saint-Etienne-Lyon, auf welcher die Neigungsverhältnisse es gestatteten, denjenigen Motor benutzt, welcher für die Eisenbahnen entscheidend ist und ihnen ihren eigentlichen Charakter gibt — die Lokomotive.

Es ist von Interesse, bei dieser Gelegenheit darauf hinzuweisen, zu welcher Zeit in den übrigen Ländern Europas der Betrieb der Eisenbahnen begonnen hat. Im Jahre 1825 wurden in England zum ersten Male Personen gleichzeitig mit Gütern vermittelst einer Lokomotive befördert, welche kaum eine solche Geschwindigkeit hatte wie gute Pferde. Seit dem Jahre 1828 war England nicht mehr das einzige Land, in welchem diese neuen Verkehrsstrassen geschaffen wurden. Unter den 215 Kilometern, welche damals dem Betriebe eröffnet waren, zählt Frankreich 18 km und Oesterreich 30 km; der Rest entfällt auf England. Im Jahre 1829 fand der bekannte Wettkampf statt, in welchem Georg Stephenson für die Bahn zwischen Liverpool und Manchester den Typus der wahren, durch ihre Röhrenkessel siegreichen Lokomotive lieferte. Man hat in England behauptet, dass Stephenson keine Kenntniss von dem durch Marc Séguin im Februar 1828 genommenen Erfindungspatente gehabt habe; das frühere Vorhandensein desselben kann aber nicht in Abrede gestellt werden. Freilich ist die Lokomotive in Frankreich, wie bereits erwähnt, erst im Jahre 1832 angewendet worden. Im Jahre 1835 entfielen von einer Gesammtlänge von 868 km Eisenbahnen auf England 461, auf Frankreich 142, auf Oesterreich 245 und auf Belgien 20 km. Weiterhin wurden im Jahre 1836 in Bayern 7, 1837 in Sachsen 40, 1838 in Preussen 26 und in Russland 28, 1839 im Königreich Neapel 42, 1842 im Grossherzogthum Baden 18, 1844 in Toskana 93, 1848 in Holland 83 und im Königreich Sardinien 80, 1849 in Spanien 28, in Dänemark 32 und in der Schweiz 27 km betrieben. Schweden und Norwegen sind erst 1852, Portugal 1854 und demnächst der Kirchenstaat, die Türkei, Griechenland und Rumänien gefolgt. In den Vereinigten Staaten von Amerika wurde erst im Jahre 1830 eine 24 km lange Bahn eröffnet, welche bis 1831 mit Pferden betrieben wurde. Die Anwendung der Lokomotive begann sich erst im Jahre 1832 daselbst auszubreiten.

Das ist die Wahrheit; sie ist für Frankreich, welchem England nur um wenige Jahre vorausgeeilt war, ehrenvoll. Es liegt für die Franzosen kein Grund vor, dieselbe zu bestreiten.

Elektrisches Hilfssignal für Eisenbahnzüge.

Auf den Linien der Orléans-Eisenbahngesellschaft wird ein elektrisches Hilfssignal für Eisenbahnzüge benutzt, welches das Austauschen von Signalen zwischen dem Zugpersonale gestattet. Nach den „Annales industrielles", 1887 Bd. 1, S. 84 besteht die am Zuge entlang laufende Leitung aus zwei isolirten Kabeln, welche als Seele je eine Litze aus 7 Kupferdrähten von 0,5 mm Dicke in einer Guttaperchahülle enthalten; letztere ist mit einem mit Kautschuk getränkten baumwollenen Bande und weiterhin mit einem getheerten Baumwollengeflechte umwickelt. Der gesammte Durchmesser des Kabels beträgt 5 mm. Die Verbindungen der Leitungen zwischen je zwei Wagen ähneln den Verbindungen der Röhren bei den Luftdruckbremsen. In den Wagen an der Spitze und am Ende des Zuges sind Batterien aufgestellt und neben letzteren elektrische Signalknöpfe angebracht, welche dem Zugpersonale das Geben kurzer Signale und im Nothfalle das Austauschen verabredeter Signale gestatten. Zur Benutzung für die Reisenden befinden sich in den Wagenabtheilungen Knöpfe, vermittelst welcher nur ein anhaltendes Klingeln veranlasst werden kann; dasselbe kann erst durch einen Zugbeamten, welcher den Signalknopf in den ursprünglichen Zustand versetzt, abgestellt werden. Die Wagenabtheilung, von welcher das Klingeln ausgeht, wird dem Zugpersonal durch ein sichtbares äusseres Signal, welches unterhalb des Wagengestelles hervortritt, bezeichnet. Letzteres ist vom Inneren des Wagens aus nicht erreichbar, den Reisenden also nicht zugänglich. Mehr als 2000 Wagen der Orléansbahn sind mit dieser Einrichtung bereits ausgerüstet.

Kraftübertragung durch Elektrizität auf dem Ostbahnhofe in Paris.

Die mit Dampfmotoren ausgerüsteten Werkstätten des Ostbahnhofes in Paris liegen auf der einen Seite der Stationsgebäude, und von dort aus wurde einigen auf der anderen Seite gelegenen Reparatur-Werkstättenräumen die bewegende Kraft vermittelst Riemenbetriebes zugeführt. Da das Geräusch und die Erschütterungen, welche hierdurch verursacht wurden, sehr gross und störend waren, entschloss man sich, die Kraftübertragung durch Elektrizität zu vermitteln, indem durch eine Dynamomaschine der Strom sieben kleinen Motoren, welche je eine Werkzeugmaschine betreiben, zugeführt wurde. Seit über fünf Monaten ist diese Anlage, angeblich ohne dass sich ein Bedürfniss für Reparaturen an derselben geltend gemacht hätte und zur vollsten Zufriedenheit der Gesellschaft im Betriebe.

Verlegung der Werkstätten der Westbahn.

Wie der „Moniteur industriel" berichtet, beabsichtigt die Westbahn-Gesellschaft ihre grossen, mehrere Tausende von Arbeitern beschäftigenden Werkstätten von Paris nach Laval zu verlegen.

Eiserne Querschwellen.

Nach langem Zaudern scheinen die Französischen Eisenbahngesellschaften sich nunmehr entschlossen zu haben, einen ernsthaften Versuch mit den eisernen Querschwellen zu machen. Wie die „Métallurgie" mittheilt, hat die Nordbahn infolge der auf ihren Belgischen Strecken mit der Severac-Schwelle erzielten Ergebnisse die Lieferung von 10 000 Schwellen dieser Gattung ausgeschrieben und weitere Ausschreibungen grösseren Umfanges dürften bevorstehen. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat 35 000 Vautherin-Schwellen für ihr Bahnnetz in Algier bestellt. Die anderen Gesellschaften sind im Begriffe, dieser Bewegung sich anzuschliessen, und machen Versuche mit den verschiedenen Systemen. In erster Linie hat die Staatsbahnverwaltung vergleichende Untersuchungen mit denselben in grossem Massstabe angeordnet, welche dazu beitragen dürften, über den Werth der verschiedenen Systeme Klarheit zu gewinnen. Die hohe Bedeutung dieser Massnahmen für die Eisenindustrie ist unverkennbar, und mit augenscheinlichstem Interesse verfolgen die Vertreter derselben die weitere Entwickelung dieser wichtigen Angelegenheit, von welcher sie sich bereits eine Beseitigung oder doch eine Erleichterung des schweren, auf der Eisenindustrie zur Zeit lastenden Druckes versprechen.

Arbeiterzüge.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Ed. Millaud, hat kürzlich eine Abordnung der in Vororten von Paris wohnenden Arbeiter in Gegenwart einiger Deputirten des Seinedepartements empfangen und auf Grund dieser Besprechung den grossen Eisenbahngesellschaften aufgegeben, auf möglichste Verbesserungen und Tariferleichterungen bei den sogenannten Arbeiterzügen Bedacht zu nehmen.

Litteratur.

Bau und Betrieb der schmalspurigen Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln von Kuhrt, Eisenbahn-Betriebsdirektor in Flensburg. Mit 4 lithographischen Tafeln. Flensburg, Aug. Westphalen, 1887.

In denjenigen Ländern, in welchen der Bau von Hauptbahnen in grösserem Umfange im wesentlichen als abgeschlossen erachtet wird, hat sich das Interesse der Fachkreise nicht minder als der weitesten Bevölkerungsschichten der Herstellung von sogenannten Bahnen untergeordneter Bedeutung, Nebenbahnen, Lokalbahnen u. s. w. mit bemerkenswerther Lebhaftigkeit zugewandt. In zahlreichen Orten solcher Gegenden, wo sich in wirthschaftlicher, oder in geistiger Beziehung eine gewisse Regsamkeit entwickelt hat, welche in dem Bestreben, den Anschluss an den allgemeinen Verkehrsstrom zu gewinnen, durch das Vorhandensein einer Eisenbahn, dieses wichtigsten Verkehrsvermittlers der Gegenwart, bisher nicht unterstützt wird, tauchen daher derartige Projekte auf, durch welche diesem Mangel abzuhelfen beabsichtigt wird. Der Vielseitigkeit der Bedürfnisse, welche durch diese Projekte befriedigt werden sollen, entspricht hierbei die grosse Mannigfaltigkeit der denselben zu Grunde liegenden Gesichtspunkte. Die Nothwendigkeit des „Individualisirens" tritt bei solchen Nebenbahnen in deutlichster Weise zu Tage; denn dieselben haben im allgemeinen nur dann auf ihre Lebensfähigkeit aus dem eigenen Ertrage zu rechnen, wenn ihre Einrichtungen in Bezug auf den Bau, den Betrieb und die Verwaltung den gegebenen Umständen angepasst sind. Mit dem blossen „Schema", welches bei grossen, weiträumigen Verhältnissen zweckmässig erscheinen mag, ist solchen kleineren Bahnen daher nur selten gedient, und die nicht gering zu schätzende Schwierigkeit bei denselben besteht darin, hinsichtlich der vorerwähnten Einrichtungen das in dem einzelnen Falle Zweckmässige herauszufinden und in die Wirklichkeit zu übertragen.

Unter diesen Umständen darf jeder Beitrag, welcher über Zweck und Ziel solcher Bahnen, sowie über die Ausgestaltung derselben Belehrung zu gewähren vermag, einer dankbaren Aufnahme in den betheiligten Kreisen gewiss sein, und so begrüssen wir auch gern die oben genannte Schrift, in welcher der Herr Verfasser die Entstehung, Ausführung und organisatorische Einrichtung eines kleinen Bahnunternehmens geschildert hat, dessen bisherige Erfolge eine gesunde und nutzbringende weitere Entwickelung in Aussicht zu stellen scheinen. Dasselbe ver-

dankt sein Dasein geradezu einem Zufalle. Denn als der Kreis Flensburg im Jahre 1882 der Ausführung von etwa 33 km Kreischausseen bereits näher zu treten beabsichtigte, brachte der Landtagsabgeordnete Jensen, angeregt durch einen im Preussischen Landtage erstatteten Bericht über den Bau der Bahn Ocholt-Westerstede, sowie durch die Schriften des Baurath Hostmann über die Feldabahn, statt der Chausseen den Bau von Lokalbahnen in Vorschlag, und dieser zeitgemässe Gedanke fand schliesslich trotz mancher Anfeindungen die erwünschte Zustimmung. Die Allerhöchste Konzessionsurkunde zum Bau der Bahn wurde unter dem 17. Dezember 1884 ertheilt.

Bei der Wahl der Linie wurde ganz besonders darauf Bedacht genommen, die Bahn möglichst nahe an die Ortschaften und verkehrsreichen Punkte heranzuziehen, ohne Rücksicht darauf, dass hierdurch die Gesammtlänge derselben vermehrt wurde. Die Spurweite der 51,5 km langen Bahn beträgt 1 m. Die Neigungsverhältnisse derselben sind sehr wechselvolle, so dass beispielsweise die Summe der Steigungen zwischen Flensburg und Kappeln mehrere 100 m betragen würde; das grösste Neigungsverhältniss ist auf 1 : 40 festgesetzt. Auch die Krümmungen sind zahlreich und stellenweise sehr scharf; der kleinste Halbmesser — 70 m — kommt jedoch nur zweimal, der nächste — 80 m — nur dreimal vor; der Mehrzahl der übrigen Krümmungen ist der Halbmesser von 100 m gegeben. Die Stationen sind thunlichst in den Ortschaften angelegt, und zwar wurde das Interesse der letzteren für dieselben dadurch angeregt, dass es den Gemeinden und Betheiligten überlassen wurde, auf eigene Kosten sich Stationen herzustellen. Gleichzeitig wurde hierbei auf die Mitbenutzung geeigneter Gasthäuser als Empfangsgebäude Bedacht genommen. Auf diese Weise hat die Bahnverwaltung die Baukosten für 22 Bahnhofsgebäude erspart. Die Verständigung der Stationen unter einander wird durch den Fernsprecher vermittelt; diese Einrichtung war deshalb geboten, weil auf den sämmtlichen Zwischenstationen der Stationsdienst durch die mit der Wahrnehmung desselben betrauten Besitzer der Empfangsgebäude gehandhabt wird, von welchen eine Kenntniss des Telegraphirens nicht gefordert werden konnte. Wenngleich mit Rücksicht auf die im § 41 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vorgeschriebene elektrische Verbindung anfänglich Bedenken gegen die Zulässigkeit des Fernsprechers für den äusseren Stationsdienst seitens der oberen Aufsichtsbehörde erhoben wurden, so liess die letztere dieselben doch auf wiederholte Vorstellung unter der Bedingung fallen, dass in wichtigen Fällen eine Fixirung der durch den Fernsprecher vermittelten Meldungen durch Niederschreiben derselben seitens des Empfängers, demnächstiges Rückmelden derselben an den Absender und Niederschreiben der Rückmeldung seitens des letzteren stattzufinden habe. Die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gelieferten dreiachsigen Tenderlokomotiven haben einen äusseren Radstand von 1,8 m und wiegen leer 12,5 t, in der Dienstausrüstung 15 t. Die zweiachsigen, nach dem Interkommunikationssystem mit Koupeeeintheilung erbauten Wagen sind für die 2. und 3. Klasse eingerichtet und enthalten je 24 Plätze. Für die gesammte Herstellung und Ausrüstung der Bahn wurden 1 230 000 ℳ, also auf das Kilometer der 51,5 km langen Strecke rund 23 880 ℳ verausgabt.

Die vorliegende Schrift, welche mit einer Schilderung der Betriebseinrichtung und der Ergebnisse des Betriebes schliesst, wird gewiss mit Interesse gelesen werden. Im einzelnen hätten sich in der Darstellung wohl manche Wiederholungen vermeiden und manche, mit einer gewissen Behaglichkeit mitgetheilte Nebendinge einschränken lassen können. Auf Seite 10 ist der Satzbau dem Herrn Verfasser in den beiden Sätzen von Zeile 9 bezw. 28 ab völlig entgleist. Auf Seite 5 heisst es, dass die Rentabilitätsberechnung des Projektes nach den allgemeinen Methoden von Lauenhardt u. s. w. aufgestellt sei; es ist hier doch zweifellos der auf diesem Lehrgebiete als Autorität anerkannte Geheime Regierungsrath und Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover, Wilhelm Launhardt gemeint. K—e.

Vermischtes.

Schutzvorrichtungen an Strassenbahnwagen.

Wie die „Deutsche Bauzeitung“ mittheilt, waren einige Unglücksfälle, welche sich beim Betrieb der Strassenbahn ereigneten, die Veranlassung, dass Kölner Blätter die Zweckmässigkeit von Schutzvorrichtungen hervorhoben und die Anbringung derselben empfahlen. Um sich über den Stand dieser Angelegenheit zu unterrichten, sandte die Kölnische Strassenbahngesellschaft an 40 andere Deutsche Gesellschaften einen Fragebogen aus, von denen 36 mehr oder weniger ausführlich über die Art der Ausführung und über die damit gemachten Erfahrungen geantwortet haben. Aus der Zusammenstellung der Antworten konnte folgendes Ergebniss gezogen werden:

Bei 17 von den 36 Gesellschaften sind Schutzvorrichtungen in regelmässigem Gebrauch, bei 12 wurden dieselben von der Polizei gewünscht oder vorgeschrieben, bei 8 wurden unbedingt gute Ergebnisse damit erzielt, bei 7 theilweise gute Ergebnisse; bei 7 bewährten sich die Schutzvorrichtungen entweder nicht oder sie wurden als überflüssig oder sogar als gefährlich bezeichnet, 14 Gesellschaften haben gar keine oder nur ungenügende Erfahrungen mit Schutzvorrichtungen gemacht. Von den 17 Gesellschaften, bei denen Schutzvorrichtungen im Gebrauch sind, bedienen sich 11 einfacher vor den Rädern angebrachter Räumer und 6 anderer Schutzvorrichtungen z. B. Ummantelung der Räder, Gitter oder Schutzbleche, welche an den Wagenkasten angebracht sind. Hieraus geht hervor, dass die Lösung der Frage auf zweierlei Art versucht wurde:

1. sollte das Ueberfahren durch die Räder verhütet werden,
2. suchte man zu verhüten, dass ein Gegenstand unter den Wagen gelangt.

Die Erfahrungen, welche 11 Gesellschaften mit den einfachen, vor den Rädern angebrachten Räumern erzielten, lassen den Schluss zu, dass diese besser sind, als die Mittel der zweiten Art. Unter den Räumern nimmt der von der Berliner Polizeibehörde vorgeschriebene Apparat von Peiser die erste Stelle hinsichtlich der Zweckmässigkeit ein. Dadurch dass die Befestigung dieses Apparates an den Achsbüchsen geschieht, ist derselbe in vertikaler Richtung den geringsten Schwankungen unterworfen und kann infolge dessen der Schiene so nahe gebracht werden, dass er nur über sehr dünne Gegenstände hinweggleitet, dickere dagegen vor sich herschiebt. Der Apparat ist so hergestellt, dass er den Raum zwischen dem Boden des Wagens und dem Pflaster von allen Seiten frei lässt, so dass ein unter den Wagen gerathener Gegenstand, so lange er nicht von den Rädern erfasst worden ist, noch leicht hervor gezogen werden kann.

Dieses ist nicht mehr möglich bei Anwendung von Schutzvorrichtungen in Form von Schutzblechen oder Gittern, welche längs des Wagenkastens herab reichen und den Raum zwischen dem Boden des Wagens und dem Pflaster nach aussen hin abschliessen. Dazu kommt noch, dass diese am Wagen angebrachten Vorrichtungen nur bis auf 15 cm über die Schienen herabreichen können, indem sie andernfalls durch das Federn des Kastens auf das Pflaster aufstossen würden. Somit können menschliche Gliedmassen oder der Körper eines Kindes immer noch unter den Wagen gelangen und alsdann ist ein Unglück nicht mehr zu verhüten, sei es durch die Räder oder durch die zermalmende Wirkung der Schutzvorrichtung selbst.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Die Jahresabrechnung für 1886 weist einen Betriebsgewinn von 2 374 337 ℳ auf. Davon entfallen auf die Verzinsung der Prioritätsanleihe 267 750 ℳ, auf Abschreibungen auf die Schiffe 1 475 008 ℳ, auf Reservekonto 31 578 ℳ. Zur Vertheilung gelangen 600 000 ℳ als 4 pCt. Dividende. Die Möglichkeit hierfür ist der in der allgemeinen Geschäftslage eingetretenen Besserung zuzuschreiben, anderentheils und hauptsächlich aber auf den Umstand zurückzuführen, dass es gelang, am 1. Juni mit den unter dem Namen „Union“ vereinigten Dampfschiffrhedereien von Edw. Carr und Rob. M. Sloman & Co. eine Uebereinkunft zu Stande zu bringen, durch welche der bekannte Konkurrenzkampf beendet wurde. Der Bericht beleuchtet alsdann eingehend die Vortheile des Abkommens mit der „Union“ sowohl für den Personen- und Frachtverkehr. Die Beziehungen zu den auswärtigen Linien in der Newyorker Fahrt sind freundschaftliche geblieben. Allerdings konnten die in der Konferenz der Nordeuropäischen Linien am 1. Juli 1885 für das Geschäft in den Vereinigten Staaten festgesetzten Ueberfahrtspreise wegen des in der zweiten Hälfte des Jahres erfolgten Austritts der Antwerpener Gesellschaft nicht auf der ursprünglichen Höhe erhalten werden. Dagegen ist es vor kurzem gelungen, mit den Britischen Linien eine Vereinbarung abzuschliessen, durch welche in dem Passagiergeschäft am Hamburger Platze normale Zustände endlich geschaffen worden sind. Die Einstellung der von einer Stettiner Rhedereifirma bis dahin unterhaltenen unregelmässigen Verbindung zwischen jenem Hafen und Newyork bot Gelegenheit, dem Newyorker Dienst eine weitere Ausdehnung zu geben, indem die Gesellschaft am 1. Juli die Fahrten Stettin-Newyork, vorläufig mit monatlichen Zwischenräumen aufnahm. Die Fahrten der Westindisch-Mexikanischen Linie sind nach dem neuen Fahrplan bei vier Expeditionen monatlich mit Regelmässigkeit und Pünktlichkeit ausgeführt worden. Die Erträgnisse dieser Linie bleiben zufriedenstellend. Von erheblichen Unfällen blieben die Schiffe der Gesellschaft im verflossenen Jahre verschont. Bei dem Reserve-Assekuranzkonto ist infolgedessen eine weitere Zunahme von 255 591 ℳ zu ver-

zeichnen, so dass der Betrag dieses Kontos nunmehr auf 3 099 601 ℳ angewachsen ist. Die Zahl der im Jahre 1886 ausgeführten Reisen betrug: auf der Linie Hamburg-Newyork 81 gegen 77 im Vorjahre, auf der Linie Stettin-Newyork 8 gegen — im Vorjahre, auf der Westindisch-Mexikanischen Linie 48 gegen 46 im Vorjahre, im interkolonialen Dienste 17 gegen 24 im Vorjahre. An Reisenden aller Klassen wurden befördert: auf der Linie Hamburg-Newyork a) nach Newyork 33 391 Personen gegen 42 158 in 1885, b) von Newyork 10 221 Personen gegen 12 458 in 1885, zusammen 43 612 Personen gegen 54 616 in 1885; auf der Linie Stettin-Newyork a) nach Newyork 1 309 Personen, b) von Newyork 294 Personen; auf der Westindisch-Mexikanischen Linie 2 916 Personen gegen 2 767 in 1885. Der Waarenverkehr betrug auf der Hamburg-Newyorker Linie 339 145 cbm gegen 304 240 cbm in 1885, auf der Stettin-Newyorker Linie 23 913 t, auf der Westindisch-Mexikanischen Linie 121 842 t gegen 118 200 t in 1885. Die Verwaltung glaubt auch für das laufende Jahr auf einen weiteren Fortschritt in den Ergebnissen rechnen zu dürfen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Eröffnung der Neubaustrecken Au-Altenkirchen und Ründeroth-Derschlag für den öffentlichen Verkehr und der Station Erpel für den Privatdepeschen-Verkehr sowie Herausgabe von Tarifnachträgen für den Lokalverkehr Köln (rechtsrheinisch). Am 1. Mai d. J. wird im Verwaltungsbezirke der unterzeichneten Direktion die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Neuwied unterstellte Neubaustrecke Au-Altenkirchen mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Breitscheid und Ober-Erbach, ferner die zum Bezirke des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (rechtsrhein.) zu Köln gehörige Neubaustrecke Ründeroth-Derschlag mit den, mit gleichen Abfertigungsbefugnissen versehenen Stationen Derschlag, Dieringhausen und Gummersbach und der nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestelle Wiehlbrück dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die für die neuen Stationen mit dem Eröffnungstage zur Einführung kommenden Personenfahrpreise und Gepäcktaxen enthält der Nachtrag III zum Tarife vom 15. Mai 1886 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks. Derselbe kann auf den Stationen und in unserem Verkehrsbüreau eingesehen werden.

Die ebenfalls vom 1. Mai d. J. ab gültigen Tarifkilometer und Frachtsätze für den Güterverkehr der neuen Stationen untereinander, sowie zwischen diesen einerseits und den übrigen Stationen unseres Verwaltungsbezirks andererseits sind in den mit demselben Tage in Kraft tretenden Nachträgen IV zum Gütertarife (Theil II) bezw. III zum Steinkohlen-Ausnahmtarife B vom 1. Januar 1887 für den diesseitigen Lokalverkehr enthalten.

Abdrücke der letztgedachten Tarifnachträge, durch welche ausserdem anderweite, ermässigte Tarifsätze für verschiedene Stationen, ein Ausnahmetarif L für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen zur Einführung kommen, sind bei den Güterexpeditionen und in unserem Geschäftslokal zu haben.

Soweit die Berichtigungen Tariferhöhungen in sich schliessen, bleiben die bezüglichen seitherigen Frachtsätze noch bis zum 14. Juni d. J. bestehen.

Die Tarifentfernungen des Nachtrags IV zum Gütertarif kommen auch für die — im Uebrigen auf Grund des Tarifs für die Beförderung von Leichen etc. vom 1. Juli 1885 erfolgende — Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Anwendung. Fahrzeuge können jedoch nur insoweit abgefertigt werden, als die zu deren Ver- und Entladung erforderlichen besonderen Einrichtungen auf den Stationen vorhanden sind.

Ebenfalls am 1. Mai d. J. wird die Station Erpel für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden.

Köln, den 22. April 1887. (861)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Verwaltungsänderungen.

Nachdem durch Allerhöchsten Erlass vom 30. März d. J. in Ausführung des Gesetzes vom 28. März d. J. bestimmt worden, dass das Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmen mit dem Bezirk der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndieektion vereinigt werden soll, ist durch Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. d. M. II. b. a. 4766 die demnächstige Verwaltung und Betriebsleitung der zu dem genannten Unternehmen gehörenden Strecken dem der unterzeichneten Behörde unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Aachen innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse vom 1. Mai d. J. ab übertragen worden.

Köln, den 25. April 1887. (862)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Main-Neckar-Bahn. Lokalzüge an Werktagen und Extrazüge an Sonn- u. Feiertagen. Im Monat Mai d. J. werden folgende Lokalzüge zwischen Frankfurt und Darmstadt gefahren, jedoch nur an Werktagen (sonach also nicht am 1., 8., 15., 19., 22., 29. u. 30. Mai):

Zug 45a
nur mit III. Wagenklasse:

Station		Zeit	
Frankfurt	ab	7^{35}	Abds.
Louisa	„	7^{44}	„
Jsenburg	„	7^{51}	„
Sprendlingen	„	7^{58}	„
Langen	„	8^{06}	„
Egelsbach	„	8^{14}	„
Arheilgen	„	8^{25}	„
Darmstadt	an	8^{35}	„

Zug 48
Personenzug I., II., III. Klasse:

Station		Zeit	
Darmstadt	ab	10^{10}	Abds.
Arheilgen	„	10^{18}	„
Egelsbach	„	10^{26}	„
Langen	„	10^{32}	„
Sprendlingen	„	10^{39}	„
Jsenburg	„	10^{46}	„
Louisa	„	10^{53}	„
Frankfurt	an	11^{00}	„

Die Gültigkeit der Wochenkarten muss der starken Frequenz wegen gleichzeitig bei Zug 45 (Abg. Frankfurt 7^{20} Abds.) für die Zwischenstationen der Strecke Frankfurt-Darmstadt ausgeschlossen werden.

Sonntag, den 15., 22. und 29. Mai, sowie am Himmelfahrtstage (19. Mai) und Pfingstmontag (30. Mai) werden folgende Extrazüge mit I., II. u. III. Kl. gefahren, wobei die bestehenden Sonntagsbillete gültig sind.

Zug 27a:

Station		Zeit	
Frankfurt	ab	7^{35}	Vorm.
Langen	„	7^{52}	„
Darmstadt	an	8^{10}	„
	ab	8^{15}	„
Bessungen	„	8^{21}	„
Eberstadt	„	8^{30}	„
Bickenbach	„	8^{40}	„
Zwingenberg	„	8^{47}	„
Auerbach	„	8^{53}	„
Bensheim	„	9^{00}	„
Heppenheim	„	9^{08}	„
Weinheim	„	9^{22}	„
Ladenburg	„	9^{35}	„
Friedrichsfeld	„	9^{40}	„
Zug 203 Schwetzingen	an	10^{05}	„
Heidelberg	an	9^{57}	„

Zug 44a:

Station		Zeit	
Heidelberg	ab	7^{00}	Abds.
Zug 244 Schwetzingen	ab	6^{15}	„
Friedrichsfeld	ab	7^{18}	„
Ladenburg	„	7^{25}	„
Weinheim	„	7^{40}	„
Heppenheim	„	7^{55}	„
Bensheim	„	8^{06}	„
Auerbach	„	8^{13}	„
Zwingenberg	„	8^{20}	„
Bickenbach	„	8^{28}	„
Eberstadt	„	8^{39}	„
Bessungen	„	8^{48}	„
Darmstadt	an	8^{53}	„
	ab	9^{00}	„
Frankfurt	an	9^{30}	„

Darmstadt, 20. April 1887. (863)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 32 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 27. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Mai d. J. gelangt je der II. Nachtrag zu Theil II des Verbandsgütertarifs sowie zu den einzelnen Tarifheften No. 1, 2, 3, 4 und 5 zur Einführung. Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden besonderen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Frachtsätze, neue Frachtsätze für die Stationen Breslau-Freiburger Bhf., Berlin-Centralmarkthalle, Mücheln bei Merseburg, Einsiedel, Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach, sowie die bereits mit unserer Bekanntmachung vom 13. d. Mts. veröffentlichte Aufhebung der Transittarife für die Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben am 1. bezw. 15. Juni d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch die Tarifnachträge zu erhalten sind.

Erfurt, den 22. April 1887. (864)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Mit dem 1. Mai d. Js. gelangen für vorbezeichneten Verband der Nachtrag V zum Gütertarif, Heft 1 und der Nachtrag II zum Gütertarif, Heft 2, zur Einführung. Dieselben enthalten:

Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, Aufhebung der Transittarife für die Deutsch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen (gültig vom 1. Juni 1887), neue Frachtsätze, Abänderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Druckfehlerberichtigungen etc., insbesondere neue Frachtsätze für die Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach a. d. Werrabahn mit Sächsischen Staatsbahnstationen, sowie neue Ausnahmetarifsätze für bestimmte Stückgüter (ausschliesslich des Verkehrs mit der Werrabahn und der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn).

Die Nachträge können von Ende April d. J. ab bei den betheiligten Expeditionen bezogen werden.

Erfurt, den 24. April 1887. (865)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(als geschäftsführende Verwaltung).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. treten zwischen **Biebrich** und **Einsiedel** der Sächsischen Staatsbahn direkte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 22. April 1887. (866)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrh.)-Berlin. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem vom 1. Juni 1885 ab gültigen Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Abdrücke sind bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 24. April 1887. (867)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1. Mai d. J. kommen im vorbezeichneten Verkehr zur Einführung:

a) je ein Nachtrag (III bezw. II) zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 5 des Gütertarifs und Nachtrag III zum Heft 1 des Kohlen-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1887, enthaltend u. a. Tarifkilometer und Frachtsätze für die neuen Stationen Breitscheid, Derschlag, Dieringhausen, Gummersbach und Ober-Erbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Fleckenberg und Schmallenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, anderweite, ermässigte Tarife für verschiedene Stationen, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen;

b) neue bezw. anderweite, ermässigte Kohlenfrachtsätze von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg, Kohlscheid und Liblar K. lrh. sowie Eving und Zeche Gneisenau bei Derne D. G. E. nach den unter a) genannten und verschiedenen anderen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.).

Die Berichtigung des Kohlenfrachtsatzes Hugo-Wittmund von 0,69 auf 0,70 *M.* tritt erst mit dem 15. Juni d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der gedachten Nachträge zu haben sind.

Köln, den 24. April 1887. (868)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. Mai 1887 treten zu den Staatsbahngütertarifen **Bromberg-Hannover** und **Bromberg-Oldenburg** der dritte Nachtrag, zum Staatsbahngütertarif **Bromberg-Altona** der vierte Nachtrag in Kraft. — Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter.

Abzüge dieser Nachträge sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 23. April 1887. (869)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. Js. tritt der Nachtrag I zum Theil II des **Lokalgütertarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg** in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Tarifs für den Verkehr auf der Berliner Ringbahn.
2. Tarif- und Abfertigungsbestimmungen für den Verkehr mit der Centralmarkthalle in Berlin.
3. Einen neuen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, als: Düngemittel, Futtermittel, Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Sämereien, Kartoffeln, Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art.
4. Eine Druckfehlerberichtigung.

Mit demselben Tage kommen neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Colberg und Berlin, Centralmarkthalle, zur Einführung. Dieselben sind bei den Güterexpeditionen unseres Bezirks in Erfahrung zu bringen.

Exemplare des Nachtrages I zum Lokalgütertarif können durch Vermittelung der sämmtlichen Billetexpeditionen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 23. April 1887. (870)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag IX zum **Staatsbahngütertarif Bromberg-Breslau** in Kraft; derselbe enthält:

1. Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen";
2. Aufhebung der für den Transitverkehr mit den Uebergangsstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz und Oderberg gegebenen Bestimmungen vom 20. Mai d. J. ab und für Ziegenhals vom 16. Juni d. J. ab.
   Die nach der Bekanntmachung vom 6. April aufzuhebenden Bestimmungen für Kattowitz transito bleiben in Kraft.
3. Die Ergänzung des Titelblattes zum Haupttarif, wonach die besonders herausgegebenen „Allgemeinen Tariftabellen" zum Preise von 0,30 *M.* das Stück abgegeben werden.
4. Anderweite Schreibweise von Mühlhausen in Ostpr. und Gross-Wilkau.
5. Aufnahme der Haltestellen Kietz und Neuendorf-Friedheim, neue Entfernungen der nunmehr getrennten Bahnhöfe: Breslau Freiburger Bahnhof und Breslau Märkischer Bahnhof und Einbeziehung der Stationen der Strecke Hundsfeld-Trebnitz i. Schl. für den Verkehr mit Grajewo und Prostken der Ostpr. Südbahn.
6. Aenderung der Ausnahmetariftabellen bezüglich der Transitsätze der unter 2 bezeichneten Grenzübergangsstationen zu den genannten Tagen.
7. Aenderung der Artikelverzeichnisse für den Ausnahmetarif 4 für Eisen façonnirt und für den Exportausnahmetarif über Danzig.
8. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz.
9. Neuer Ausnahmetarif 11 für Salz von Inowrazlaw, Klausaschacht und Montwy nach Myslowitz tr. vom 28. Dezember 1886 ab gültig.
10. Neuer Ausnahmetarif 12 für bestimmte Stückgüter.
11. Berichtigungen.

Die unter 2 mit dem 20. Mai d. J. eintretende Aenderung, sowie die unter 9 aufgeführte Erweiterung sind bereits unter dem 6. April d. J. und 27. Dezember v. J. veröffentlicht.

Insoweit durch die vorstehend bezeichneten Aenderungen der Frachtsätze für Breslau Freiburger und Breslau Märkischer Bahnhof Erhöhungen entstehen, treten diese erst vom 16. Juni d. J. ab in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zum Preise von 0,20 *M.* käuflich zu beziehen.
Bromberg, den 23. April 1887. (871)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Mai cr. tritt ein Nachtrag VII zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits publizirten Tarifänderungen und Ergänzungen: Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der Nomenklatur einiger Ausnahmetarife, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderungen von Stationsnamen, neue bezw. abgeänderte Entfernungen für Berlin, Central-Markthalle und Schlesischer Bahnhof, sowie Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Soweit durch die gedachten Tarifänderungen Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst mit dem 1. bezw. 15. Juni cr. Gültigkeit.
Exemplare des Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 24. April 1887. (872)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen **Lokal - Gütertarife** vom 1. April 1886 ist der vom 1. Mai 1887 ab gültige Nachtrag 8 herausgegeben, enthaltend Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.
Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.
Hannover, den 14. April 1887. (873)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die ausweislich des Gütertarifs für den **Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Seehafenverband,** vom 1. k. Mts. an gültigen Taxen im Verkehr zwischen Eisenstein und Hamburg B. respve Lübeck finden von dem gleichen Tage an auch Anwendung im Hannover - Bayerischen Verbande für die Konkurrenzstation Eisenstein (Bayern) nach und von Hamburg H. respve Lübeck.
Hannover, den 22. April 1887. (874)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auch im Verkehre zwischen Waldshut und Ostschweizerischen Stationen (Tarif vom 1. August 1886) Anwendung findende internschweizerische Ausnahmetarif No. 16 für Geld und Edelmetalle in Eilfracht hat am 1. Oktober 1886 eine Neuausgabe erfahren, welche nunmehr unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Mai 1886 mit sofortiger Wirkung für den Waldshut-Ostschweizerischen Verkehr eingeführt wird. Aenderungen treten dadurch nur in den Transportbestimmungen ein. Der der Gewichtstaxe des Ausnahmetarifes hinzutretende Zuschlag von 1 Frcs. für 100 kg wird auch künftighin erhoben.
Karlsruhe, den 22. April 1887. (875)
Generaldirektion.

Zu den vom 1. Mai 1883 bezw. 1. April 1885 ab gültigen Gütertarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld bezw. Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits treten am 1. Mai d. J. die Nachträge XI bezw. VIII und V in Kraft, enthaltend Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter.
Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.
Oldenburg, 1887. April 20. (876)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom heutigen Tage ab können Kleiesendungen von Russland nach Deutschland, welche im Deutsch - Russischen Verbandverkehr auf der Russischen Versandstation in Säcken zur Versendung gelangen, in Wirballen und in Warschau auf Antrag des Versenders im Frachtbrief unter den im VIII. Nachtrage zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs auf Seite 2 und 3 angegebenen Bedingungen in loser Schüttung umgeladen und weiterbefördert werden.
In Wirballen werden für die Umladung und Weiterbeförderung in loser Schüttung die für Getreidesendungen vorgesehenen Gebühren, in Warschau pro Wagen 2 Rubel erhoben.
Auf der Route über Wirballen haftet die Eisenbahnverwaltung bei Umladung in loser Schüttung wegen fehlender Verpackung ab Wirballen nur für Verluste über 3 pCt. vom Nettogewicht. Auf der Route über Warschau hat der Versender die Eisenbahn durch Ausstellung einer Erklärung gemäss § 47 des Betriebsreglements von jeder Haftung für Verluste infolge des Fehlens der Säcke ab Warschau zu befreien.
Frei von Gebühren auf der Route über Wirballen sind diejenigen Kleiesendungen, welche nach den vom 1/13. September 1885 bis auf Weiteres gültigen Ausnahmetarifen B bezw. D zur Beförderung gelangen.
Bromberg, den 19. April 1887. (877)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai d. J. werden die Personen- und Güterhaltestelle Radis, welche bis jetzt hinsichtlich des Güterverkehrs auf die Abfertigung von Frachtgütern nur in Wagenladungen beschränkt ist, auch für den allgemeinen Eil- und Frachtstückgutverkehr und der bisherige Haltepunkt Plessa für den allgemeinen Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.
Wegen der gleichzeitig für den bezüglichen Verkehr in Kraft tretenden Frachtsätze erfolgt besondere Bekanntmachung.
Erfurt, den 20. April 1887. (878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen. In den Ausnahmetarif No. 3 (Roheisen) des Bayerisch-Elsass-Lothringischen Gütertarifes (Nachtrag VII) wird die Station Nürnberg Ost-Bhf. aufgenommen.
Die Frachtsätze sind um 0,01 *M.* für 100 kg höher, als diejenigen für Nürnberg C. B. und gelten ab 1. Mai d. J.
München, den 18. April 1887. (879)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1887 treten der Nachtrag VI zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Magdeburg** vom 1. Mai 1885 und der Nachtrag VI zum Anhange desselben Tarifs in Kraft.
Dieselben enthalten:
a) Aenderung der besonderen Bestimmungen;
b) einen neuen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter;
c) Berichtigung.
Exemplare dieser Nachträge sind durch Vermittelung der Billetexpeditionen zu beziehen.
Bromberg, den 20. April 1887. (880)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a/M. - Köln (linksrh.). Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag X zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.) vom 1. August 1883 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, theils ermässigte Entfernungen für Frankfurt a/M. Taunusbahnhof und Sachsenhausen, sowie neue Entfernungen für die demnächst zu eröffnende Haltestelle Uder des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.; ferner eine Ergänzung des Ausnahmetarifs für Eisenerze und den neuen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.
Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren, durch welche auch Exemplare des Nachtrages zu beziehen sind.
Frankfurt a/M., den 20. April 1887. (881)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. werden die Stationen Coblenz, Köln und Venlo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.), Bochum, Deutz, Deutzerfeld, Düsseldorf K. M., Düsseldorf-Käshof, Düsseldorf Rh., Essen, K. M., Essen Rh., Haltern, Honnef und Kalk des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), sowie Barmen, Barmen (Mittel-), Barmen (Ober-), Barmen-Rittershausen, Barmen (Unter-), Bochum, Deutz, Düsseldorf, Elberfeld, Elberfeld (Mirke) und Essen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 7 für Flussspath aufgenommen.
Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 21. April 1887. (882)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rhein- und Main - Umschlagsverkehr. Am 1. Mai cr. kommen für den Verkehr zwischen den Rhein- und Main - Umschlagsstationen Frankfurt, Kastel etc. einerseits und verschiedenen Bayerischen Stationen andererseits zwei Ausnahmetarife zur Einführung, von denen der eine für die Beförderung von Harthölzern, der andere von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten u. s. w. im Verkehr zwischen Bayern und Holland - Belgien dient. Die Frachtsätze der einzelnen Umschlagsstationen sind nach Verhältniss deren Entfernungen abgestuft.
Die Verbandsstationen und unser Tarifbüreau ertheilen auf Verlangen nähere Auskunft.
Frankfurt a/M., den 22. April 1887. (883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der mit Gültigkeit vom 1. Mai d. Js. herausgegebene Nachtrag XI zum Lokal-Gütertarif des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), welcher den Ausnahmetarif H für bestimmte Stückgüter enthält, gilt zugleich als Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif der Aachen-Jülicher Eisenbahn vom 1. August 1885.
Köln, den 27. April 1887. (884)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahngüterverkehr Altona-Magdeburg. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Gütertarife vom 1. März 1886 der Nachtrag III sowie zu dem Anhange zum Gütertarif der Nachtrag II in Kraft.
Durch dieselben werden u. A. Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen und Frachtsätze eines Ausnahmetarifes für bestimmte Stückgüter eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betreffenden Güterexpeditionen, auch sind von Letzteren Exemplare der Nach-

träge — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 20. April 1887. (885)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. tritt zum Lokalgütertarif für den diesseitigen Direktionsbezirk vom 1. April 1886 der Nachtrag 3 in Kraft.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter (neuer Ausnahmetarif M) sowie Berichtigungen des Nachtrags 2. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen, durch welche auch Exemplare des Nachtrags — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden können.

Altona, den 21. April 1887. (886)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Staatsbahn-Güterverkehr Bromberg-Berlin tritt mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr zwischen Ober-Streit und Thorn für die im Ausnahmetarif 7 genannten Steinsorten der Ausnahmesatz 0,83 ℳ für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 19. April 1887. (887)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag VI zum diesseitigen Lokalgütertarif zur Ausgabe, enthaltend: Neuabfassung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen in der Nomenklatur und den Sätzen der Ausnahmetarife.

Auf die Ausnahmetarife für Petroleum und Naphtha, für bestimmte Stückgüter und für Kleiboden und Schlick wird besonders aufmerksam gemacht.

Nähere Auskunft ertheilt vorläufig unser Tarifbüreau und später die Stationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags zu beziehen sind.

Oldenburg, 1887. April 21. (888)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Mai d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage die Nachträge 3 bezw. 2 in Kraft.

Dieselben enthalten ausser mehreren bereits früher durchgeführten und veröffentlichten Tarifänderungen Aenderungen der speziellen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen, Aenderung und Ergänzung von Stationsnamen, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Berlin Schlesischer Bahnhof und Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Anschlussstelle Berlin, Central-Markthalle, ferner die Stationen Halensee und Lagerhof bei Gesundbrunnen Berlin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und die Station Tanne der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Magdeburg, den 21. April 1887. (889)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt zu dem **Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin** vom 1. Juli 1885 der 5. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderung der speziellen Tarifvorschriften (II. B); Bestimmungen über die Abfertigung der Berliner Markthallengüter auf der Eisenbahn; Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen, Altenahr, Bleialf, Dernau, Mayschoss, Pronsfeld und Walporzheim des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch); Entfernungen für die neu aufgenommene Station Berlin, Central-Markthalle, sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Berlin, Schlesischer Bahnhof, Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof, des Direktionsbezirks Berlin; Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 für Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt u. s. w.; Ausnahmetarif 6 für bestimmte Stückgüter; Uebergang des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens auf den Staat und endlich sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Soweit im Verkehr mit den Stationen Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Die Entfernungen bezw. Tarifsätze für die beiden vorgenannten Stationen werden mit dem Eingangs genannten Zeitpunkte in den Gütertarif Köln (linksrheinisch)-Breslau vom 1. Oktober 1885 nachrichtlich übertragen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen der Endbahnen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,30 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 27. April 1887. (890)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu dem Tarif für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen** und **lebenden Thieren** für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Köln (linksrheinisch)** und **Bromberg** vom 1. Oktober 1884 tritt am 1. Mai d. J. der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält: Aenderung der Bestimmungen unter A auf Seite 3 und 5 des Tarifs sowie Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Gnesen, Inowrazlaw und Mogilno des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg.

Die für die beiden letztgenannten Stationen im Staatsbahn-Vieh- u. s. w. Tarif Köln (linksrheinisch)-Breslau vom 1. Juli 1884 enthaltenen Tarifsätze treten mit dem gleichen Tage ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen bezw. Expeditionen.

Köln, den 27. April 1887. (891)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai dieses Jahres tritt zu Heft 1, 2 und 3 des vorbezeichneten Verbands-Gütertarifs je ein Nachtrag No. II in Kraft. Diese Nachträge enthalten neben einzelnen Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Haupttarifs einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.

Druckexemplare werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im April 1887. (892 H & V)

Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausdehnung des Tarifs mit Station Martenberg der Rhene-Diemelthalbahn auf verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Hannover. Am 1. Mai d. J. treten im Verkehr zwischen Station Martenberg der Rhene - Diemelthal Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Hannover andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Elberfeld, den 19. April 1887. (893)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Zum **Seehafen - Ausnahmetarif des Westdeutschen Verbandes** ist ein vom 25. d. M. gültiger Nachtrag mit weiter ermässigten Frachtsätzen für Petroleum und Naphta im Verkehre mit Mannheim erschienen. Derselbe kann in den Verbandsexpeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 19. April 1887. (894)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen. Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von Station Zeche Gneisenau bei Derne der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen ermässigte Frachtsätze in Höhe von 25,30 bezw. 25,50 und 25,80 ℳ für 10 000 kg in Kraft, welche unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs vom 1. August 1883 für den bezüglichen Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) etc. zur Anwendung kommen.

Köln, den 20. April 1887. (895)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.)-Magdeburg. Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Handorf, Telgte, Raestrup-Everswinkel und Warendorf der Zweigbahn Münster-Rheda in den Tarif für den Güterverkehr bezw. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits einbezogen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 21. April 1887. (896)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Vom 1. Mai l. J. tritt der neue **Personen- und Gütertarif** der in der Verwaltung der Kgl. Ung. Staatsbahnen stehenden Csakathurn - Agramer (Zagorianer) Eisenbahn ins Leben. Mit diesem Tage wird gleichzeitig der gegenwärtig bestehende Personentarif und der vom Tage der Eröffnung gültige bisherige Gütertarif der genannten Eisenbahn sammt Nachtrag I desselben ausser Kraft gesetzt. Exemplare des neuen Tarifes

sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatsbahnen zu beziehen.
Budapest 1887 am 20. April. (897)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für den nachbarlichen Personenverkehr mit Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn über Büchen bezw. Hamburg tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag XIII in Kraft.

Durch denselben gelangen einfache Billets „gültig für alle Züge" für den Verkehr zwischen Berlin Lehrter Hauptbahnhof und Stadtbahn einerseits und Travemünde andererseits über Büchen-Lübeck zur Einführung.

Altona, den 21. April 1887. (898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Schönfeld bei Stendal für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Stendal-Uelzen zwischen den Stationen Stendal und Klaeden belegene Station Schönfeld für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden und Hundebillets eröffnet.

Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sind von der Beförderung von und nach der genannten Station bis auf weiteres ausgeschlossen. Auch werden Sprengstoffe zur Beförderung von und nach Schönfeld einstweilen nicht angenommen.

Magdeburg, den 15. April 1887. (899)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni d. J. wird der zwischen den Stationen Wittenberg und Elster eingerichtete Haltepunkt Prühlitz für den Personenverkehr eröffnet. Mit diesem Tage kommen Tour- und Retourbillets zwischen Prühlitz einerseits und Wittenberg, Elster, Jessen, Annaburg, Fermerswalde, Falkenberg, Coswig i/Anh., Rosslau, Dessa, Kl. Wittenberg, Kliecken, Zerbst, Elsnigk, Cöthen, Herzberg, Röderau, Bergwitz, Bitterfeld, Halle, Leipzig, Zahna, Blönsdorf und Jüterbog andererseits zur Einführung.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet vorläufig in Prühlitz nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Gepäck wird auf der Bestimmungsstation nachexpedirt.

Auf dem Haltepunkt Prühlitz werden die Züge No. 102, 103, 104, 105 und 106 nach Massgabe des Sommerfahrplans anhalten.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Billetexpeditionen.

Erfurt, den 21. April 1887. (900)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 41. als ordentlichen 34. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 27. Mai 1887 Vormittags 10 Uhr im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse No. 7 (neu) abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungsabschlusses pro 1886;
2. Bericht und Antrag des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1886;
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes;
4. Antrag auf Führung einer einheitlichen Betriebsrechnung, Statutenabänderungen und die damit in Zusammenhang stehenden Massnahmen;
5. Wahl in den Verwaltungsrath;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1887.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien (mindestens 5 Stück Lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B) oder die betreffenden Depôtscheine bei einer der folgenden Stellen, und zwar:
bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. Allgem. Oester. Bodenkredit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg
längstens bis 19. Mai 1887 zu hinterlegen.

Prag am 24. April 1887. (901)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Weichen und Herzstücke. Die Lieferung von:
A. 20 Stück einfachen Weichen 1 : 9,
8 „ „ „ 1 : 10,
5 „ doppelten Kreuzungsweichen 1 : 10;
B. 22 „ Flussstahl-Herzstücken 1 : 9,
20 „ „ „ 1 : 10 und
12 „ Flussstahl-Kreuzungsstücken 1 : 10
soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis zu dem am 5. Mai 1887, Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, anstehenden Eröffnungstermin einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 4 M. für die Weichen und 1,50 M. für die Herzstücke unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 19. April 1887. (902)
Materialien-Büreau.

Oeffentliche Verdingung. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll die Lieferung von:
1. 7 Stück dreiachsigen Normal-Personenwagen III. Klasse,
2. 30 Stück Normalachsen mit Speichenrädern
im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Angebotformulare und Zeichnungen liegen in unserm machinentechnischen Büreau hier in den Geschäftsstunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus und können auch von demselben, gegen gebührenfreie Einsendung von je 2 M. zu 1 und 2 unfrankirt bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind auf dem vorgeschriebenen Formular, versiegelt und mit der Aufschrift zu 1: „Angebot auf Lieferung von Wagen", zu 2: „Angebot auf Lieferung von Satzachsen" versehen postfrei bis zu dem auf den 12. Mai 1887 zu 1. Mittags 12 Uhr, zu 2. Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Altona, den 20. April 1887. (903)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien, als:
Eisenblech, Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahlabfälle, Kupfer, Messing, Gussstahlachsen, Speichen- und Scheibenräder, Radreifen, Gummiabfälle, Manufacte u. s. w.

Termin: Dienstag, den 17. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, im maschinentechnischen Büreau.

Bedingungen und Massenverzeichniss können daselbst eingesehen und gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 20. April 1887. (904)
Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

No. 8. Jahrgang 1887. Berlin, am 27. April 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 25. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

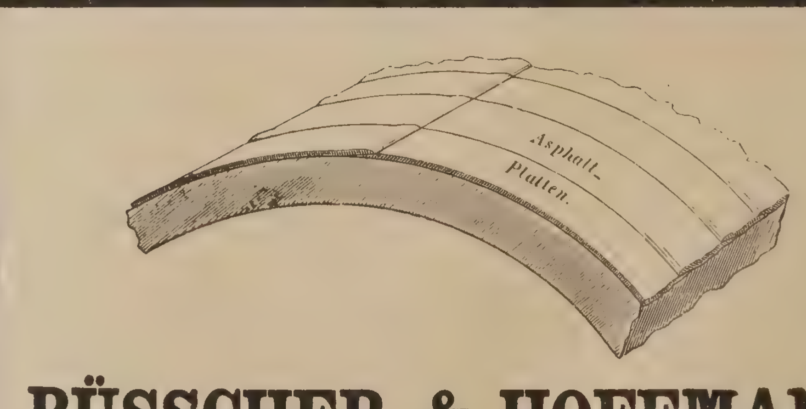
Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:										
1	A B F	—	1	Bierfass	leer	—	17	1	Zwickau	Sächsische Stsb.	
2	B	—	2	Kolli	eiserne Röhren	—	50	2	Merzig	Linksrh. Köln	
3	B R	—	1	Pack	5 Stück leere Säcke		6	3	Dresden-A. Elbkai	Sächsische Stsb.	
4	E L	299	1	Kollo	Stahl	—	1,5	4	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
5	G K	455	1	Ballen	Rosenpflanzen	—	38	5	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
6	G L	176	1	„	?	—	13,5	6	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
7	G R	1779B	1	Korb	Eisenwaaren	—	102	7	Köln Gereon	„	
8	H	619	1	Kiste	unbekannt	—	83	8	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
9	H M	5645	1	„	?	—	103	9	Neuss	Linksrh. Köln	
10	[Zeichen]	1106	1	Fass	Seife	—	27	10	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	beschrieben Gehren.
11	J L	175	1	„	leer	—	50	11	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
12	K	—	1	—	leere Milchkanne	—	2	12	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
13	K P	3738	1	Kiste	?	—	15	13	Viersen B. M.	Linksrh. Köln	
14	M	20	1	Bund	20 Stück Bretter von Tannenholz		8,5	14	Geestemünde Landsch.	K. E.-D. Hannover	
15	M A	1	1	Pack	Betten	—	31,5	15	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
16	M A	487	1	Kiste	?	—	6	16	Belgard	„	auf d. Strecke gefunden.
17	P	51	1	—	leeres Petroleumfass		36	17	Rätzlingen	K. E.-D. Magdeburg	
18	R	—	1	—	Gewicht (anschein. v. einem Läutehäuschen)		9,5	18	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	S S	—	1	Kiste	Rosinen	—	9	19	Cleve	Linksrh. Köln	
20	S Z	21	1	Sack	Sämereien	—	—	20	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
21	U	—	1	„	Zeugstreifen	—	29	21	Neubrandenburg	Mecklenb. Frd.-Frz.	
22	V D H	—	1	schwarz. Koffer	—	—	32	22	Arnhem	Niederländ. Stsb.	
	B. Kolli mit Adr. sign.:										
23	Hof in Bayern	91	1	Ballen	lebende Pflanzen	—	102	23	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
24	Köln linksrh. (gravirt)	—	1	—	Kugellaterne mit Drahtkorb		—	24	Cüstriner Vorstadt	„	
25	O. Tsch. Styrum	15	1	Korb	?	—	15	25	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
26	R. W. Weichsel & Co. Magdeburg	65	1	—	Wagendecke	—	52	26	Groningen	Niederländ. Stsb.	
27	Strassburg	4	1	—	Wagendecke	—	—	27	Helenaveen	„	
28	Van Dorslaer	—	1	Packet	?	—	5,5	28	Aerschot	Grand Central Belge	
29	Wolff	—	2	Säcke	leere Säcke	—	63	29	Colberg	K. E.-D. Bromberg	
	C. Kolli m. Numm. sign.:										
30	—	30	1	—	kleines gusseisernes Kammrad		2	30	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
31	—	116	1	Korb	Gepäck	—	35	31	Anvers Est.	Grand Central Belge	
	D. Kolli m. Figuren sign.:										
32	weisser Strich	—	1	Stück	altes Eisen	—	18	32	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
33	| weiss	—	1	—	Roststab	—	2	33	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
34	[Dreieck mit P]	4961	1	Kiste	gefüllt	—	47	34	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Kolli ohne Signatur:					
35	—	—	1	Packet	1 Besen, 2 kleine Regale, 1 Leiste	1,5	35	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
36	—	—	1	Kollo	Eisentheil —	6	36	Oels	K. E.-D. Breslau	
37	—	—	1	kleine Kiste	Eisenwaaren —	4	37	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
38	—	—	2	Fässer	leer —	42	38	Anvers Bassin	Grand Central Belge	
39	—	—	1	—	Gasrohr —	13,5	39	Detmold	K. E.-D. Hannover	
40	—	—	1	—	Handkoffer —	15	40	Seesen	K. E.-D. Magdeburg	
41	—	—	1	—	Holzbock u. 1 Leine	2,1	41	Teterow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
42	—	—	4	Stück	Klötzer —	—	42	Morgenroth	K. E.-D. Breslau	
43	—	—	1	—	eis. Maschinendeckel	3,5	43	Soest	K. E.-D. Hannover	
44	—	—	6	Stück	Maschinentheile —	170	44	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision überzählig vorgefunden.
45	—	—	1	Kiste	kondensirte Milch —	70	45	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	
46	—	—	1	—	leere Milchkanne —	2	46	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
47	—	—	2	—	Ofentheile —	6,5	47	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
48	—	—	4	Stück	Reisegepäck —	59	48	Kreiensen	K. E.-D. Magdeburg	
49	—	—	1	Sack	Samen —	2,5	49	Cüstriner Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
50	—	—	1	Stück	Schmiedeeisen —	5	50	Halle	K. E.-D. Magdeburg	auf der Anschlussstrecke bei Tempelhof gefunden.
51	—	—	1	Sack	anscheinend Silbererz	20	51	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
52	—	—	1	—	eis. Tisch —	—	52	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
53	—	—	1	—	Wagendecke —	94	53	Groningen	Niederländ. Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B R	1492	1	Ballen	Papier —	47	1	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
2	O N oder J R N	29 1063	1	Kiste	Thee —	13	2	„	„	
3	Kosterlitz et Co. Berlin an Herrn Schifter-Roman	—	1	Pack	leere Säcke —	32	3	Czernowitz	„	
4	—	—	1	„	Holznägel —	10	4	Suczawa	„	
5	—	—	1	Ballen	Säcke —	64	5	Stanislau	„	





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 33. 1887.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 30. April 1887.

Des Busstages wegen erscheint die nächste Nummer schon am 3. Mai cr.

Inhalt:

Aus der Denkschrift betr. Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung.

Dem Deutschen Reichstag ist ein Gesetzentwurf betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Reichshaushalts-Etat für das Etatsjahr 1887/88 zugegangen, in welchem zur Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung als „erste Rate" 36 314 000 *M.* gefordert wird. Zur Begründung ist eine Denkschrift beigefügt, welche wir bei dem allgemeinen Interesse des Gegenstandes möglichst vollständig nachstehend wiedergeben.

Die Bedeutung des Eisenbahnnetzes für die Schlagfertigkeit des Heeres ist seit den Kriegen der letzten Dezennien auch in den Nachbarreichen in zunehmendem Masse gewürdigt worden.

Die Schnelligkeit und Sicherheit der Versammlung der Streitkräfte an der Grenze ist abhängig von der Zahl und Leistungsfähigkeit der dorthin führenden Transportlinien.

Um die plötzlich herantretenden Massentransporte mit dem vorhandenen Fuhrpark in kürzester Frist sicher zu bewältigen, sind an das Bahnnetz die folgenden Grundanforderungen zu stellen:

1. dass eine ausreichende Anzahl möglichst direkter Verbindungen nach den bedrohten Grenzgebieten vorhanden sei,
2. dass die Leistungsfähigkeit der Haupttransportlinien durch Doppelgleise gesteigert werde, so dass die Beförderung der vollen und Rückfahrt der entladenen Züge ohne gegenseitige Störung und Gefährdung erfolgen kann,
3. dass die für die Abfertigung von Massentransporten erforderlichen Einrichtungen zum Ein- und Ausladen der Züge — Militärrampen und Ladegleise — schon im Frieden in der Ausdehnung und Anzahl vorhanden seien, wie sie rechtzeitig und in entsprechendem Umfange bei Eintritt der Mobilmachung nicht mehr hergestellt werden können.

Die Nachbarreiche haben diesen militärischen Anforderungen inzwischen in zunehmendem Masse durch eine entsprechende Entwickelung der Eisenbahnnetze Rechnung getragen. Namentlich in Frankreich sind für die systematische Vermehrung der Transportstrassen nach der Ostgrenze, für die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Linien durch Doppelgleise und für die Herstellung der zur planmässigen Abfertigung der Massentransporte erforderlichen Lade- und Entladestellen ausserordentliche Aufwendungen gemacht worden. Gegenüber dieser Verschiebung der Transportverhältnisse und dem von unserem Nachbar erreichten Grad der Kriegsbereitschaft von Heer und Land kann von einer entsprechenden Vervollständigung des Deutschen Bahnnetzes, an dessen Leistungsfähigkeit bei der geographischen Lage und Gestaltung Deutschlands ohnehin grössere Anforderungen herantreten, nicht länger abgesehen werden, wenn die rechtzeitige Versammlung unserer Streitkräfte zum Schutze der Grenzen sichergestellt und das Land gegen die Gefahr eines feindlichen Einfalls geschützt werden soll. Nur unter dieser Voraussetzung lässt sich unsere sorgfältig vorbereitete Mobilmachung zum Schutze der Grenze voll und rechtzeitig verwerthen. Von Reichswegen sind demgemäss die erforderlichen Vorbereitungen und Abkommen mit den betheiligten Bundesregierungen getroffen worden, damit die dringendsten Ergänzungen des Bahnnetzes ins Werk gesetzt werden.

I. Forderungen der Heeresverwaltung.

Die Forderungen der Heeresverwaltung entsprechen lediglich dem durch die Fortschritte der Nachbarländer bedingten dringendsten Bedürfniss an Gegenmassregeln. Sie bezwecken eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes durch Ergänzungsbauten (zweite Gleise, Ladevorrichtungen) an vorhandenen Linien und durch Ausbau einer direkten Verbindung zwischen dem Ober-Elsass und den übrigen südlichen Theilen des Reichs.

1. Ergänzungsbauten an vorhandenen Eisenbahnen.

A. Innerhalb des Süddeutschen Eisenbahnnetzes ist das streckenweise Fehlen zweiter Gleise auf den militärischen

Haupttransportlinien zum Nachtheil einer gleichmässigen und sicheren Maximalleistung fühlbar.

Als dringlichste Ergänzungen wird das Legen zweiter Gleise auf folgenden Strecken in Antrag gebracht:

a) auf den Reichseisenbahnen:

1. von Courcelles nach Teterchen,
2. von Hargarten nach Bous und Völklingen,
3. von Folpersweiler über die Verbindungskurve zur Strecke Saargemünd-Saaralben;

b) auf Preussischem Gebiet im Netze der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn:

von Sachsenhausen bis Forsthaus;

c) auf den Bayerischen Eisenbahnen:

und zwar innerhalb des Staatsbahnnetzes:

1. von Heidingsfeld bis zur Badischen Grenze bei Lauda,
2. von Nürnberg bis zur Württembergischen Grenze bei Crailsheim;

innerhalb des Pfälzischen Eisenbahnnetzes:

3. von Langmeil über Marnheim zur Hessischen Grenze bei Monsheim,
4. von der Badischen Grenze bei Rheinsheim über Landau-Zweibrücken bis Folpersweiler,
5. ferner eine Verbindungskurve bei Neustadt a. d. Haardt;

d) auf den Württembergischen Eisenbahnen:

von der Bayerischen Grenze bei Crailsheim über Hessenthal-Hall-Weinsberg-Heilbronn bis Eppingen;

e) auf den Badischen Eisenbahnen:

1. von Lauda bis zur Bayerischen Grenze,
2. und 3. von Eppingen über Bretten-Bruchsal-Graben bis zur Bayerischen Grenze bei Rheinsheim,
4. von Hausach bis Villingen;

f) auf Hessischem Gebiet im Netze der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn:

von Worms über Monsheim-Wachenheim bis zur Bayerischen Grenze.

B. Die Herstellung permanenter Militärrampen und zugehöriger Ladegleise, welche rein militärischen Zwecken dienen, ist ausschliesslich auf solchen Bahnhöfen in Aussicht genommen, auf welchen die einer rechtzeitigen Bauherstellung im Bedürfnissfalle entgegenstehenden Schwierigkeiten als unbedingt vorhanden angesehen werden müssen, und auf welchen bei jeder Mobilmachung schon in den ersten Tagen Mannschafts- und Pferdetransporte zur Verladung gelangen.

2. Herstellung einer das Schweizerische Gebiet umgehenden Eisenbahnverbindung zwischen dem Ober-Elsass und den Süddeutschen Hinterlanden.

Zum Zweck einer schnellen Truppenversammlung im oberen Rheinthal fehlt es an einer direkten, jederzeit benutzbaren Eisenbahnverbindung zwischen diesem Landstrich und den Süddeutschen Hinterlanden. Die vorhandene, dem Rheinlauf folgende Badische Bahn durchschneidet an zwei Stellen Schweizerisches Gebiet; sie ist somit bei Ausbruch eines Krieges für uns nicht verfügbar.

Die nächstgelegene Ausmündung der von München kommenden Bahnen liegt erst in der Höhe von Offenburg etwa 100 km nördlich der Hüninger Rheinbrücke. Diese ist nur auf ganz bedeutenden Umwegen erreichbar.

Durch Neubau einiger Verbindungsstücke:
Leopoldshöhe-Lörrach,
Schopfheim-Wallbach-Säckingen,
Weizen-Hintschingen-Immendingen,
kann die Badische Oberreinthalbahn militärisch nutzbar gemacht werden, während die Herstellung einer von Tuttlingen dem Donauthale folgenden neuen Eisenbahn nach Inzigkofen (an der Hohenzollernbahn nahe Sigmaringen) eine direkte und leistungsfähige Verbindung mit Ulm und München vermittelt.

Im Verein mit der in jüngster Zeit durch Staatsvertrag gesicherten Eisenbahnverbindung zwischen Memmingen und Leutkirch würden dann für den äussersten Süden des Reichs die für die Landesvertheidigung unentbehrlichsten Verbindungen zwischen dem südlichen Bayern und Württemberg mit dem Ober-Elsass gewonnen sein.

II. Baukosten.

Zu 1 A. Baukosten der zweiten Gleise. Auf einer Anzahl der vorstehend bezeichneten Bahnstrecken haben bereits in früherer Zeit Vorbereitungen und Bauausführungen zur Herstellung des zweiten Gleises in geringerem oder grösserem Umfange stattgefunden. Hierdurch, sowie durch die Verschiedenheit der bei den einzelnen Erweiterungsbauten zu überwindenden Terrainschwierigkeiten werden sehr erhebliche Unterschiede in den Kostenbeträgen veranlasst, welche zur Ergänzung der bestehenden eingleisigen Bahnanlagen zu doppelspurigen Eisenbahnen für das Kilometer Bahnlänge erforderlich sind.

a. Reichslande. Zu a 1. Die Bahn von Courcelles an der Nied nach Teterchen ist von der anonymen Lothringischen Eisenbahngesellschaft als Vizinalbahn erbaut worden. Auf Grund des Gesetzes vom 24. Mai 1881 ist sie durch Vertrag vom 23/25. Juni desselben Jahres auf das Reich übergegangen, nachdem die Fortsetzung dieser Bahn von Teterchen bis zur Saarbahn bei Bous und bei Völklingen für Rechnung des Reichs bereits früher ausgeführt worden war.

Die 29,1 km lange Bahnstrecke ist im Unter- und Oberbau eingleisig ausgeführt. Ausser der Herstellung des zweiten Gleises sind Verbesserungen des Längenprofils, wodurch der häufige und starke Wechsel von Steigen und Fallen der Bahnlinie ermässigt wird, behufs sicherer Durchführung langer und schwerer Züge erforderlich. Insbesondere ist das Bahnplanum in der Nähe des Bahnhofes Bolchen und auf diesem Bahnhofe höher zu legen, um Ueberfluthungen der Bahn, welche bei der jetzigen tiefen Lage vorkommen, zu verhüten. Auch die Bahnrichtung bedarf der Verbesserung, durch welche die vorhandenen starken Gegenkrümmungen vermindert werden.

Die Kosten für den Bau des zweiten Gleises einschliesslich der Kosten für die Aenderungen der Bahnrichtung und des Längenprofils, sowie für die dadurch veranlassten Verlegungen des vorhandenen Bahngleises auf den zu verbessernden Bahnstrecken sind auf 3 051 000 *M.* veranschlagt.

Zu a 2. Die 25,28 km lange Bahn von Teterchen nach Bous mit der Abzweigung nach Hostenbach ist auf Kosten des Reichs gebaut, die Bahnstrecke Hostenbach-Völklingen von 2,2 km Länge durch Vertrag vom 25/28. März 1881 vom Reiche erworben. Von Teterchen bis Hargarten, d. i. in einer Länge von 5,4 km ist das zweite Gleise bereits hergestellt. Dagegen sind die Bahnstrecken Hargarten-Bous und Wadgassen-Hostenbach-Völklingen im Unter- und Oberbau nur eingleisig ausgeführt.

Veränderungen der Bahntrace sind nur zwischen Hostenbach und Völklingen nothwendig, da die Bahn zwischen den beiden letzteren Orten vom Hochwasser der Saar überfluthet wird. Der Bahnkörper muss daher erhöht und behufs Abführung des Hochwassers die Saarbrücke bei Völklingen entsprechend erweitert werden.

Die Baukosten für die Erweiterung der Bahnstrecken Hargarten-Bous und Wadgassen-Völklingen sind auf 2 536 000 *M.* veranschlagt.

Zu a 3. Die Bahn von Folpersweiler über die Verbindungskurve bei Saargemünd bis zur Bahnstrecke Saargemünd-Saaralben.

Die Pfälzische Bahn Zweibrücken-Saargemünd und die Reichsbahn Hagenau-Bitsch-Saargemünd liegen mit ihren westlichsten Strecken zwischen Folpersweiler und Saargemünd auf einem gemeinschaftlichen Bahnkörper. Jede dieser Bahnen ist im Unter- und Oberbau eingleisig angelegt. Eingehende Untersuchungen haben zu dem Ergebniss geführt, dass die Ergänzung der Pfälzischen Bahn zu einer Doppelspurbahn auf dieser Strecke am zweckmässigsten durch die Ueberweisung des Reichsbahngleises von Folpersweiler bis zur Abzweigung der Verbindungskurve bei Saargemünd an die Pfälzische Bahn und durch die Anlage eines neuen Gleises für die Reichsbahn auf der Nordseite der vorhandenen Anlagen herzustellen sein und dass die Ausführung dieses Plans gleichzeitig den vergleichsweise geringsten Kostenaufwand erfordern wird.

Es ist damit die Möglichkeit geboten, zur Entlastung des Bahnhofs Saargemünd die zwischen Folpersweiler und der Saarbahn verkehrenden Züge mittelst der Verbindungskurve von der Pfälzischen Bahn direkt auf die zweigleisige Bahnstrecke Saargemünd-Saaralben und von letzterer auf die erstere überzuführen. Zu diesem Zweck ist die Verbindungskurve mit einem zweiten Gleise zu versehen.

Die Baukosten für die Verlegung der Reichsbahnstrecke und für die Herstellung des zweiten Gleises auf der Verbindungskurve sind auf 677 910 *M.* veranschlagt.

Zu b. Preussen. Die 3,68 km lange Verbindungsbahn Sachsenhausen-Forsthaus ist erbaut auf Grund der Konzessionsurkunde vom 17. Januar 1862. Nach Inhalt des § 7 dieser Urkunde war bei der ersten Anlage der Bahn nur ein Schienengleise anzulegen, die Kronenbreite des Bahnkörpers aber gleich Anfangs so anzunehmen und auszuführen, dass später ein zweites Schienengleise darauf angelegt werden kann. Die Anlage des zweiten Gleises hat, sobald die Bruttoeinnahme der Bahn die Summe von 120 000 fl. für die Meile Bahnlänge (27 428,57 *M.* für das Kilometer) jährlich erreicht, auf gemeinschaftliches Erfordern der Preussischen und der Hessischen Staatsregierung jeder Zeit binnen zwei Jahren von Mittheilung des Verlangens an zu geschehen; diese Einnahme ist bisher noch nicht erreicht worden und kann deshalb die Eigenthümerin der Bahn, die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, zur Herstellung des zweiten Gleises auf eigene Kosten nicht angehalten werden. Die Baukosten für die Ergänzung der Verbindungsbahn sind vorbehaltlich der Revision auf 150 000 *M.* veranschlagt.

c. Bayern. Zu c 1. Die Bahn von Heidingsfeld bis zur Badischen Landesgrenze bei Kirchheim ist infolge

des Gesetzes vom 27. Dezember 1861 und des Staatsvertrages zwischen Bayern und Baden vom 27. Januar 1862 ausgeführt und nach den Vereinbarungen im Artikel 4 des letzteren Vertrages in Bezug auf Grunderwerb und Kunstbauten sogleich für eine doppelgleisige Anlage vorbereitet worden. Auch die Bahndämme sind grösstentheils zweigleisig ausgeführt, soweit die Abtragsmassen aus den eingleisigen Einschnitten dazu hinreichten. Grunderwerb ist vorzugsweise zur Ablagerung der durch die Erweiterung der Einschnitte zu gewinnenden Abtragsmassen noch erforderlich. Die Gesammtlänge des herzustellenden zweiten Gleises beträgt 19,115 km und die erforderlichen Baukosten sind auf 830 000 ℳ veranschlagt. Die am 1. Oktober 1866 eröffnete Bahnstrecke wird nach dem Fahrplane vom 1. Oktober 1886 von 18 Bahnzügen in beiden Richtungen befahren.

Zu c 2. Die Bahn von N ü r n b e r g über Ansbach bis zur W ü r t t e m b e r g i s c h e n G r e n z e bei C r a i l s h e i m ist infolge des Staatsvertrages zwischen Bayern und Württemberg vom 12. Dezember 1868 und des Gesetzes vom 29. April 1869 erbaut. Nach den Bestimmungen im Artikel 3 des Staatsvertrages ist die Bahn von Nürnberg über Ansbach nach Crailsheim in beiden Staaten in Bezug auf Grunderwerbungen und Kunstbauten sogleich für Doppelgleise vorbereitet worden.

Es sind deshalb bezüglich der Grunderwerbungen nur noch die Kosten der Ablagerungsplätze für Aussatzmassen und der Flächen zur Gewinnung von Auftragsmassen vorzusehen, sowie bei den Kunstbauten nur die Kosten der eisernen Ueberbrückungen in Anschlag zu bringen. Erdarbeiten sind dagegen in beträchtlichem Umfange erforderlich. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 80,04 km und die Baukosten sind auf 4 562 000 ℳ veranschlagt. Die im Mai 1875 eröffnete Bahn wird nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1886 zwischen Nürnberg und Ansbach von 14 Zügen, zwischen Ansbach und Crailsheim von 12 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren.

Zu c 3. Der Bau der Bahnstrecke von L a n g m e i l über Marnheim bis zur H e s s i s c h e n G r e n z e bei M o n s h e i m ist durch den Staatsvertrag vom 26. September 1867 zwischen der Königlich Bayerischen und der Grossherzoglich Hessischen Regierung vereinbart worden. Nach den Bestimmungen im Art. 3 konnten die Bahnstrecken von Langmeil nach Marnheim und von Mannheim durch das Pfrimmthal nach der Grenze in der Richtung auf Monsheim nach dem Ermessen der Landesregierung vorläufig nur für ein einfaches Gleise angelegt werden. Sobald die Verkehrsverhältnisse die Anlegung eines zweiten Gleises erfordern, haben die beiden Regierungen sich hierüber weitere Verständigung wegen der erforderlichen Einwirkung auf die Konzessionäre der Bahn nach Massgabe der Konzessionsbedingungen vorbehalten.

Die am 31. Mai 1873 eröffnete Strecke Langmeil-Marnheim wird nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1886 von 14 Zügen, die am 23. Oktober 1872 eröffnete Bahnstrecke von Marnheim bis zur Hessischen Grenze von 12 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren, so dass ein Bedürfniss, das zweite Gleise aus Verkehrsrücksichten herzustellen, nicht vorliegt.

Die Länge der Bahn beträgt 23,831 km; der Grund und Boden ist für die Anlage zweier Gleise bereits erworben und nur noch ein geringer Grunderwerb zu Ablagerungsplätzen und Parallelwegen erforderlich. Die Erdarbeiten sind nur insoweit für eine zweigleisige Anlage ausgeführt, als die Ausgleichung der Auftrags- und Abtragsmassen dies erforderte. Die Kunstbauten sind nur theilweise in zweigleisiger Anlage ausgeführt. Die Kosten der Ergänzung zu einer doppelspurigen Eisenbahn sind auf 659 390 ℳ veranschlagt.

Zu c 4. Der Bau und Betrieb der Bahnstrecke von der B a d i s c h e n G r e n z e bei R h e i n s h e i m über Germersheim nach L a n d a u ist der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn unterm 17. April 1871 konzessionirt und wegen des Anschlusses dieser Bahn an die Badischen Eisenbahnen ein Staatsvertrag am 23. November 1871 zwischen Bayern und Baden abgeschlossen worden.

Im Artikel 6 des Vertrages findet sich die Bestimmung, dass die Bahnstrecke vom Germersheimer Bahnhofe über den Rhein nach der Landesgrenze am Brückenkopfe rechts des Rheines mit Ausnahme der Schiffsbrücke in Bezug auf Grunderwerb und Kunstbauten sogleich für ein Doppelgleise vorbereitet werden soll.

Dieser Vereinbarung entsprechend ist zwischen der Grenze und dem Bahnhofe Germersheim der Grund und Boden für eine zweigleisige Bahnanlage erworben und sind die Erdarbeiten und Kunstbauten für eine Doppelspur ausgeführt worden.

Zwischen dem Bahnhofe Germersheim und der Abzweigung der Bahn nach Landau von der Linie Germersheim-Speyer hat dagegen der Grunderwerb, sowie die Herstellung der Erdarbeiten und der Kunstbauten nur für eine eingleisige Bahnanlage stattgefunden. Von der Abzweigung ab bis Landau ist das Terrain mit Ausschluss eines Gartenstücks bei Landau für eine zweigleisige Bahn erworben und sind die Erdarbeiten sowie die Kunstbauten, letztere mit Ausschluss der eisernen Ueberbrückungen, im allgemeinen für zwei Gleise ausgeführt. Die Kosten für die Herstellung des zweiten Gleises, dessen Länge 24,5 km beträgt, sind auf 709 536 ℳ veranschlagt.

Die Bahnstrecke Landau - Germersheim ist am 16. Mai 1872, die Bahnstrecke von Germersheim bis zur Badischen Landesgrenze am 15. Mai 1877 für den Betrieb eröffnet worden. Nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1886 wird die erstere Strecke von 14, die letztere Strecke von 16 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren.

Die Bahn von L a n d a u über Biebermühle nach Z w e i b r ü c k e n ist auf Grund der Konzessionsurkunde für die Aktiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn vom 18. November 1871 erbaut worden; Bestimmungen über die Ausführung der Bahn in zweigleisiger Anlage sind nicht gegeben. Jedoch ist das für die Anlage zweier Gleise erforderliche Terrain von der Gesellschaft bereits früher erworben worden. Die Erdarbeiten sind dagegen nur theilweise und zwar da, wo es der Ausgleich der Auftrags- und Abtragsmassen erforderte, für eine Doppelspur ausgeführt. Tunnels und sonstige grössere Kunstbauten sind im allgemeinen, mit Ausschluss der eisernen Ueberbrückungen, für zwei Gleise hergestellt.

Der Betrieb der Bahn von Landau bis Anweiler ist am 12. September 1874, von Anweiler bis Zweibrücken am 25. November 1875 eröffnet worden. Nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1886 wird die erstere Strecke von 16, die letztere von 18 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren. Die Bahnlänge beträgt 71,89 km. Die Kosten für die Ergänzung der vorhandenen Bahnanlagen zu einer doppelgleisigen Bahn sind auf 2 235 416 ℳ veranschlagt.

Die Bahnstrecke von Z w e i b r ü c k e n über Blieskastel nach F o l p e r s w e i l e r ist auf Bayerischem Gebiete am 22. Februar 1875, auf Elsass - Lothringischem Gebiete am 22. Dezember 1875 konzessionirt worden, nachdem am 24. August 1874 zwischen dem Reich und Bayern eine entsprechende Uebereinkunft getroffen worden war.

Nach Artikel 3 dieser Uebereinkunft sollte die Bahn vorläufig nur eingleisig hergestellt werden. Bisher ist nur das für eingleisige Bahnanlage erforderliche Terrain erworben worden. Sämmtliche für das zweite Gleis erforderlichen Erdarbeiten und Kunstarbeiten sind auszuführen.

Die am 1. April 1879 eröffnete Bahnstrecke wird nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1886 mit 8 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren. Nur auf dem zwischen Zweibrücken und Bierbach belegenen Theile der Bahn, welcher auch von denjenigen Zügen, welche zwischen Zweibrücken und Saarbrücken verkehren, befahren wird, laufen in beiden Fahrrichtungen zusammen 16 Züge. Die Länge der Bahnstrecke beträgt 32,28 km und die Kosten zur Herstellung des zweiten Gleises sind auf 1 599 700 ℳ veranschlagt.

Zu c 5. Die Anlage einer V e r b i n d u n g s b a h n zwischen der Ludwigsbahn und der Maximiliansbahn bei N e u s t a d t bezweckt die Umgehung des für grössere Transporte in den Richtungen Ludwigshafen-Neustadt-Weissenburg und Weissenburg-Ludwigshafen ungenügenden Bahnhofs Neustadt. Dieselbe soll als zweigleisige Bahn hergestellt werden und eine Länge von 1 150 m erhalten. Die Kosten der Bahnverbindung einschliesslich der Einrichtung einer Wasserstation und eines Stellwerkes zum Einstellen von Weichen und Signalen sind auf 313 958 ℳ veranschlagt.

d. W ü r t t e m b e r g. Zu d 1. Die 10,33 km lange Bahnstrecke von der B a y e r i s c h e n L a n d e s g r e n z e bis C r a i l s h e i m ist (siehe c 2) infolge des Staatsvertrages zwischen Württemberg und Bayern vom 12. Dezember 1868 auf Grund des Gesetzes vom 22. März 1873 in den Jahren 1873 bis 1875 erbaut worden. Bei dem Bau dieser Bahnstrecke wurde vom Bahnhofe Crailsheim an auf eine Länge von etwa 1,1 km das schon vorhandene, für das zweite Gleis der Tauberbahn hergestellte Planum für die Richtung nach der Landesgrenze benutzt und es tritt nun beim Bau des zweiten Gleises in letzterer Richtung die Nothwendigkeit ein, die in dieser gemeinschaftlichen Strecke liegenden Bauten, nämlich die gewölbte Brücke über die Jagst mit 5 Oeffnungen von je 16 m Weite im Lichten, den 1 km langen Bergwerkseinschnitt und 3 über den letztern führende Bahnüberbrückungen zu erweitern.

Vom Trennungspunkte beider Bahnen an ist die Nürnberger Linie bezüglich der Grunderwerbung, des Unterbaues der Kunstbauten, der Einfriedigungen, der Parallelwege, Wegeübergänge und Barrieren, sowie auch auf kurze Strecken von 2 km Gesammtlänge bezüglich der Erdarbeiten doppelspurig, im übrigen nur einspurig ausgeführt.

Die Frequenz der Bahn ist gering. Zwischen Ansbach und Crailsheim verkehren nur 12 Züge in beiden Fahrrichtungen.

Die Kosten zur Herstellung des zweiten Gleises sind auf 1 010 670 ℳ veranschlagt, darunter nur 4 000 ℳ für den Erwerb von Lagerplätzen für die überschüssigen und ausserhalb des Bahnkörpers abzulagernden Abtragsmassen.

Zu d 2. Die Bahnstrecke Crailsheim - Hessenthal-Hall - Weinsberg - Heilbronn ist auf Grund des Gesetzes vom 17. November 1858 erbaut worden. Die erforderlichen Terrainflächen wurden bereits früher für eine zweigleisige Anlage erworben, nur auf einer kurzen Strecke vom Kilometerstein 117,3 bis zum Bahnhofe Heilbronn ist Grund und Boden noch anzukaufen und sind zu letzterem Zweck im Kostenanschlage 5 000 *M.* vorgesehen. Die Erdarbeiten sind dagegen nur theilweise, soweit dies der Ausgleich der Auftrags- und Abtragsmassen bei der Bauausführung erforderte, für eine doppelspurige Bahn hergestellt. Die Schutzdämme am Rande der Einschnitte, die Parallelwege und Gräben, sowie die Barrieren an den Wegeübergängen befinden sich in einer solchen Entfernung von der Bahn, dass ein Versetzen resp. Verlegen infolge der Herstellung des zweiten Gleises nicht nöthig wird.

Die auf der Bahn vorkommenden Brücken und Durchlässe sind, mit nur vereinzelten Ausnahmen, im Mauerwerk für zwei Gleise hergestellt, die Eisenkonstruktionen zu den Ueberbrückungen dagegen noch in grösserer Anzahl zu beschaffen. Das bedeutendste Bauwerk, der 200 m lange Bühler Viadukt, sowie der Tullauer Viadukt sind auch in den eisernen Ueberbauen zweispurig hergestellt.

Die Kosten für die Herstellung des 88,14 km langen zweiten Gleises sind auf 4 921 230 *M.* veranschlagt.

Die Bahnstrecke von Heilbronn bis Hall wurde am 4. August 1862, von Hall bis Crailsheim am 10. Dezember 1867 eröffnet. Die erstere Strecke wird mit 14, die letztere mit 13 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren.

Zu d 3. Die Bahnstrecke Heilbronn-Eppingen ist erbaut infolge des Staatsvertrages zwischen Württemberg und Baden vom 29. Dezember 1873 und auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1876. Sie hat, vom westlichen Ausgange des Bahnhofes Heilbronn bis zum Anfang des Bahnhofs Eppingen gerechnet, eine Gesammtlänge von 23,03 km, davon liegen 12,81 km auf Württembergischen und 10,22 km auf Badischem Gebiete. Nach den Vereinbarungen im Artikel 2 des Staatsvertrages hat die Königlich Württembergische Regierung jedoch den Bau und Betrieb der Bahn bis Eppingen zum Anschluss an die Badischerseits von Durlach nach Eppingen zu bauende Eisenbahn übernommen.

Den Festsetzungen im Artikel 11 desselben Staatsvertrages entsprechend sind die Verbindungsbahnen nur einspurig ausgeführt, der Grund und Boden ist jedoch auch für das zweite Gleise erworben und einzelne Kunstbauten sind ganz, andere nur im steinernen Unterbau für zwei Gleise hergestellt.

Die Bahn wurde zwischen Heilbronn und Schwaigern am 10. Oktober 1878, zwischen Schwaigern und Eppingen am 8. August 1880 dem Betriebe übergeben. Sie wird nach dem Fahrplane vom 1. Oktober 1886 von 8 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren.

Die Kosten für die Herstellung des zweiten Gleises sind auf 1 037 300 *M.* veranschlagt.

e. Baden. Zu e 1. Die Bahn von Lauda bis zur Bayerischen Landesgrenze bei Kirchheim ist infolge des Staatsvertrages zwischen Baden und Bayern vom 27. Januar 1862 und des Gesetzes vom 24. Juli 1862 erbaut worden. Von der Station Lauda bis zur Abzweigung der Tauber-Thalbahn auf einer Strecke von 1,2 km liegen bereits zwei Gleise. An dieser Abzweigung soll das zweite Gleise der Odenwaldbahn angeschlossen und der Anschluss durch ein Stellwerk für Weichen und Signale gesichert werden. Die übrige Bahnstrecke, für welche das zweite Gleise noch hergestellt werden muss, ist 17,47 km lang. Das Gelände ist durchweg für eine zweigleisige Bahnanlage angekauft, die Bahndämme sind grösstentheils zweispurig hergestellt, die Bahneinschnitte dagegen bedürfen noch der Erweiterung. Die Abtragsmassen aus den letzteren müssen daher zum grössten Theile seitlich ausgesetzt werden.

Die Bahn ist am 1. November 1866 eröffnet und wird nach dem Fahrplane vom 1. Oktober 1886 von 18 Bahnzügen in beiden Fahrrichtungen befahren. Die Kosten für Herstellung des zweiten Gleises sind auf 595 500 *M.* veranschlagt.

Zu e 2. Die Bahnstrecke von Eppingen nach Bretten ist zugleich mit der Bahnstrecke von Grötzingen nach Bretten infolge des Staatsvertrages vom 29. Dezember 1873 (siehe d 3 Heilbronn-Eppingen) zwischen Baden und Württemberg und der an die Stadtgemeinde von Karlsruhe am 15. November 1876 ertheilten Konzession in den Jahren 1877 bis 1879 erbaut und zu diesem Zweck das Gelände für eine zweigleisige Anlage erworben worden. Auch bei dieser Bahn sind zur Herstellung des zweiten Gleises noch erhebliche Erdarbeiten in den Einschnitten auszuführen und etwa drei Viertheile der Abtragsmassen seitlich abzulagern. Die Kosten für die Herstellung des zweiten Gleises von 23,6 km Länge sind auf 883 000 *M.* veranschlagt. Die Bahn wurde am 15. Oktober 1879 eröffnet und wird nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1886 mit 10 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren.

Zu e 3. Die Bahn von Bretten über Bruchsal und Graben nach der Bayerischen Grenze bei Rheinsheim ist zwischen Bretten und Bruchsal infolge des Staatsvertrages zwischen Baden und Bayern vom 4. Dezember 1850 und zwischen Bruchsal und der Grenze infolge des Staatsvertrages vom 23. November 1871 erbaut und auf der ersteren Strecke grösstentheils im Unterbau zweigleisig hergestellt worden. Auf der letzteren Strecke wurde der für zwei Gleise erforderliche Grund und Boden erworben und zwischen Bruchsal und Graben das Planum der Bahn, mit Ausnahme einiger weniger Strecken, für zwei Gleise hergestellt. Zwischen Graben und der Landesgrenze jenseits des Hochgestades des Rheins dagegen ist der Bahnkörper, mit Ausnahme der Kunstbauten, nur für ein Gleise ausgeführt.

Die Bahnstrecke von Bretten bis Bruchsal wurde am 1. Oktober 1853 in Betrieb gesetzt und wird nach dem Fahrplane vom 1. Oktober 1886 von 28 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren. Die Kosten für Herstellung des 14,892 km langen zweiten Gleises sind auf 394 000 *M.* veranschlagt.

Die Bahnstrecke von Bruchsal bis zur Bayerischen Landesgrenze bei Rheinsheim wurde erst 21 Jahre später, am 23. November 1874, eröffnet und wird jetzt von 10 Zügen in beiden Fahrrichtungen befahren. Die Kosten für die Herstellung der 22,048 km langen Bahnstrecke sind auf 612 000 *M.* veranschlagt.

Zu e 4. Die 52,765 km lange Bahnstrecke von Hausach bis Villingen ist ein Theil der Badischen Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Singen, welche auf Grund des Gesetzes vom 24. Juli 1862 erbaut worden ist. Das Gelände ist durchweg für eine zweigleisige Anlage erworben; sämmtliche Tunnel und Einschnitte sind zweispurig ausgeführt, doch bedürfen die Felsböschungen auf der Seite des zu verlegenden zweiten Gleises einer gründlichen Abänderung. Die Bahndämme zwischen Hausach und Gutach, sowie zwischen Hornberg und Peterzell sind zur Aufnahme von zwei Gleisen hergestellt, während sie zwischen Gutach und Hornberg, sowie zwischen Peterzell und Villingen theilweise nur einspurig ausgeführt sind. Auch die Kunstbauten sind grösstentheils nur einspurig hergestellt.

Die Eröffnung der Schwarzwaldbahn von Hausach nach Villingen erfolgte am 1. November 1873. Die Anzahl der zwischen den genannten Stationen in beiden Fahrrichtungen verkehrenden Züge beträgt nach dem Fahrplane vom 1. Oktober 1886 15.

Die Kosten der Herstellung des zweiten Gleises sind nach den aufgestellten Anschlägen auf 1 987 000 *M.* ermittelt worden.

Zu f. Hessen. Die Bahnstrecke Worms - Monsheim-Bayerische Landesgrenze bei Wachenheim ist erbaut infolge der am 13. Juni 1863 für den Bau und Betrieb der Bahn Worms-Monsheim-Alzey, am 4. April 1868 für den Bau und Betrieb der Bahn von Monsheim bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Marnheim ertheilten Konzessionen. Den Bestimmungen im § 5 der ersteren Konzessionsurkunde gemäss ist bei der ersten Anlage der Bahn zwar das Terrain für die Anlage zweier Gleise erworben, die ganze Bahn aber nur einspurig ausgeführt und nach den Bestimmungen im § 3 der letzteren Urkunde die Strecke Monsheim-Landesgrenze bei Wachenheim einspurig errichtet worden. In beiden Fällen aber hat die Anlage eines zweiten Gleises zu geschehen, sobald die Bruttoeinnahme von der betreffenden Bahnstrecke die Summe von 120 000 fl. für die Meile (27 428,57 *M.* für das Kilometer) jährlich erreicht, und zwar auf Erfordern der Staatsregierung binnen zwei Jahren von Mittheilung des Verlangens an gerechnet.

Einnahmen von dieser Höhe sind bisher nicht erzielt und deshalb kann die Bahneigenthümerin, die Hessische Ludwigsbahngesellschaft, zur Herstellung des zweiten Gleises nicht angehalten werden. Die 14,96 km lange Bahn wurde zwischen Worms und Monsheim am 18. April 1867, zwischen Monsheim und Wachenheim-Grenze am 23. Oktober 1872 eröffnet und wird zur Zeit auf der ersteren Strecke mit 26 Zügen, auf der letzteren Strecke von nur 12 Zügen befahren.

Die zur Herstellung des zweiten Gleises von Worms bis zur Landesgrenze bei Wachenheim veranschlagte Summe beträgt 493 506 *M.*

Zu I 2. Baukosten der direkten Verbindung des Oberelsass mit den übrigen südlichen Theilen des Reichs. Die geplante direkte Eisenbahnverbindung zwischen dem südlichen Elsass und den übrigen südwestlichen Theilen des Reichs unter Umgehung des Schweizerischen Gebiets kann unter streckenweiser Benutzung einzelner, im südlichen Theil des Grossherzogthums Baden und des Königreichs Württemberg belegenen Eisenbahnen, deren grösste Neigungen das Verhältniss von 1 : 100 nicht übersteigen, ausgeführt werden.

Nach eingehenden Untersuchungen wird es am zweckmässigsten sein, die Wiesethalbahn von der Station Lörrach aus in westlicher Richtung mit dem Bahnhof Leopoldshöhe der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn, in welchem die Linie Sankt Ludwig-Hüningen-Leopoldshöhe einmündet, und von der Station Schopfheim aus in östlicher und südlicher Richtung mit einer an der Linie Basel - Waldshut neu anzulegenden Station bei Wallbach oder mit dem Bahnhof Säckingen,

ferner die nördlichste Station Weizen der im Wutachthal belegenen Grossherzoglich Badischen Eisenbahn Oberlauchringen-Weizen mit der Station Immendingen im Donauthal, endlich die Station Tuttlingen an der Königlich Württembergischen Staatsbahn: Immendingen-Tuttlingen-Rottweil-Horb mit der Station Inzigkofen an der Württembergischen Staatsbahn Sigmaringen-Balingen-Tübingen (Hohenzollernbahn) durch neu herzustellende Bahnstrecken zu verbinden und auf diese Weise den Anschluss an die Bahnen von Sigmaringen über Mengen und Herbertingen einerseits, über Riedlingen und Blaubeuren nach Ulm andererseits, über Aulendorf-Waldsee und Leutkirch nach Memmingen und München zu gewinnen.

Die Wahl der Richtungslinie für die Verbindungsbahn Leopoldshöhe-Lörrach ist durch die Lage der Deutsch-Schweizerischen Grenze und durch die nicht zu umgehende Durchschneidung der Ortschaften Weil und Stetten beschränkt.

Die Nähe der Grenze des Kantons Basel nöthigt zur Durchbrechung des Tüllinger Berges mittelst eines 790 m langen Tunnels.

Die Verbindung der Station Schopfheim mit Wallbach oder Säckingen würde von der Wiesethalbahn im Bahnhof Schopfheim abzweigen, sodann in das Thal des Schlierbaches eintreten und von hier aus die Wasserscheide zwischen dem Wiese- und dem Wehrathale mittelst eines Tunnels von 3 045 m Länge durchbrechen. Die Linie verfolgt das Thal der unteren Wehra bis in die Nähe des Rheins, schliesst sich an die Rheinbahn Basel-Konstanz in der Nähe von Wallbach an und würde von hier unter Benutzung des bereits vorhandenen Bahnkörpers bis in den grösseren Bahnhof Säckingen zu führen sein. Die Verbindungsbahn Weizen-Immendingen bezweckt die Umgehung des Kantons Schaffhausen. Sie würde von Weizen aus dem Wutachthale folgen, bei der Ortschaft Grimmelshofen in das Nebenthal bei Fützen und nach Durchbrechung der Wasserscheide zwischen dem Rhein- und Donaugebiete in das für die Führung einer Eisenbahn sehr günstige Thal der Aitrach, welche bei Hausen oberhalb Hintschingen in die Donau mündet, eintreten.

Der Bahnhof Weizen ist von dem am Eintritt der Linie in das Aitrachthal bei dem Zollhause projektirten Bahnhof, in gerader Richtung gemessen, 9 500 m entfernt, liegt jedoch 230,5 m tiefer, als die zuletzt genannte Station. Die Durchführung einer Maximalsteigung der Bahnlinie von 1 : 100, welche für die sichere Beförderung langer und schwerer Eisenbahnzüge für nöthig erachtet wird, erfordert deshalb eine bedeutende Längenentwickelung dieser Linie, für welche das Thal bei Fützen geeignet ist.

Durch die Herstellung einer Eisenbahn von Leopoldshöhe über Lörrach-Schopfheim-Säckingen-Oberlauchringen und Weizen nach Immendingen würde zwar die Umgehung der Schweizerischen Kantone Basel und Schaffhausen erzielt, aber eine leistungsfähige Schienenverbindung des oberen Elsass nur mit Baden und dem südwestlichen Theile Württembergs erreicht werden. Für die Verbindung mit dem südöstlichen Theile Württembergs und mit Bayern würde es an einer leistungsfähigen Zwischenbahn fehlen, da von Immendingen aus der Anschluss an die Bahn nach Ulm und nach Leutkirch-Memmingen-München nur auf erheblichen Umwegen, und zwar in südlicher Richtung mittelst der stark ansteigenden und deshalb wenig leistungsfähigen Bahnstrecken Immendingen-Singen-Radolfzell und Radolfzell-Schwakenreuthe-Mengen, in nördlicher Richtung über Horb vermittelt wird. Nach den angestellten Untersuchungen lässt sich die geplante Verbindung von Immendingen mit Ulm und mit München am zweckmässigsten über Tuttlingen im Donauthale abwärts zum Anschluss an die Hohenzollernbahn bei Inzigkofen in der Nähe von Sigmaringen ausführen. Die Gesammtlänge der projektirten Bahnverbindung zwischen den Stationsgebäuden in Tuttlingen und Sigmaringen würde 42 001,6 m betragen und würden davon zwischen Inzigkofen und Sigmaringen 4 799,2 m, auf dem mit einem zweiten Gleise zu versehenden Bahnkörper der Hohenzollernbahn westlich von Inzigkofen 1 382,4 m liegen und 35 820 m im Unterbau und Oberbau neu herzustellen sein. Von der Länge des neu herzustellenden Schienengleises entfallen 14 757 m auf Württembergisches, 12 129 m auf Badisches und 10 316,4 m auf Preussisches Staatsgebiet.

An neu anzulegenden Stationen sind in Aussicht genommen Nendingen, Mühlheim, Fridingen, Beuron, Hausen, Thiergarten, Gutenstein und Inzigkofen.

Die vielen Windungen des Donauthales machen die Anlage von fünf Tunneln und neun Donaubrücken nothwendig.

Die Baukosten der neuen Bahnstrecken zwischen Leopoldshöhe und Immendingen sind einschliesslich der Kosten für den Umbau des für die Beförderung grosser und schwerer Bahnzüge zu schwachen Schienengleises zwischen Lörrach und Schopfheim vorbehaltlich der definitiven Vereinbarung veranschlagt auf 34 359 000 ℳ und die Baukosten der Bahn von Tuttlingen bis Inzigkofen bei Sigmaringen auf 12 631 900 ℳ vereinbart.

III. Aufbringung der Baukosten.

Hinsichtlich der Aufbringung der erforderlichen Mittel wird folgendes bemerkt:

1. Die Herstellung der zweiten Gleise im Gebiete der Reichseisenbahnen ist ausschliesslich Reichssache. Was die Herstellungen in den übrigen Bahngebieten betrifft, so wird nach den dargestellten Verhältnissen ein zweigleisiger Ausbau im eigenen Interesse der betreffenden Bahn vielleicht bei einzelnen Strecken in absehbarer Zeit, bei keiner aber unmittelbar in Frage kommen. Muss somit die erforderte Herstellung der zweiten Gleise wesentlich als im Interesse der Vertheidigung des Reichs liegend gelten, so werden gleichwohl die Kosten im Hinblick auf die konkurrirenden Interessen der betheiligten Verwaltungen nicht ausschliesslich dem Reich zur Last fallen können.

Den betreffenden Verwaltungen soll, jeder für ihren Bereich, der Ausbau, der Betrieb, sowie die Unterhaltung überlassen werden, und das Eigenthum der herzustellenden Anlagen zustehen. Die sonach zu gewinnende Ausstattung mit zweiten Gleisen stellt für die Bahnen, auch so lange diese mit der Herstellung ihrerseits vorzugehen noch nicht Anlass haben, einen mehr oder minder werthvollen Vermögenszuwachs insofern dar, als die Sicherheit des Betriebes erhöht und die Fahrplaneinrichtung erleichtert wird, ingleichen einer etwa steigenden Tendenz des Verkehrs ohne weiteres nachgegangen und dieselbe nutzbringend gemacht werden kann.

Diese Gesichtspunkte führen zu einer entsprechenden finanziellen Betheiligung der Bahnverwaltungen.

Nach den demgemäss getroffenen Abmachungen ist eine Regelung dahin in Aussicht genommen, dass die Geldleistungen des Reichs auf bestimmte Prozente der Anschlagssumme bemessen werden, und im übrigen jede Verwaltung auf eigene Rechnung für Bau, Betrieb und Unterhaltung der zweiten Gleise Sorge trägt.

Im einzelnen wird das Betheiligungsverhältniss sich verschieden gestalten. Abgesehen davon, dass die Vorbereitung des Unterbaues und der Kunstbauten für zweigleisigen Betrieb nicht überall die gleiche ist, wird das Mass des durch den Besitz zweiter Gleise erwachsenden Vortheils naturgemäss je nach dem Umfang des jetzigen und künftig zu erwartenden Verkehrs sich höher oder niedriger herausstellen. Für die staatlichen Verwaltungen kommt hinzu die Rücksicht auf das allgemeine wirthschaftliche Interesse, welches je nach den örtlichen Verhältnissen der in Betracht kommenden Landestheile verschieden ins Gewicht fällt. Eine genaue zutreffende Abwägung des den Bahnen und dem einzelnen Lande erwachsenden Vortheils ist nach der Natur der Sache nicht möglich. Bei den dieserhalb mit den betheiligten Regierungen gemeinschaftlich gepflogenen Verhandlungen ist indess in Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse eine Verständigung dahin erfolgt, dass als Zuschüsse des Reichs zu den Anlagen zweiter Gleise gezahlt werden sollen:

an Bayern von der 5 392 000 ℳ betragenden Anschlagssumme 75 pCt.	4 044 000,00 ℳ
an Württemberg von 6 969 200 ℳ 80 pCt. .	5 575 360,00 „
an Baden von 4 471 500 ℳ 85 pCt.	3 800 775,00 „
ferner für die Pfälzischen Eisenbahnen von 5 518 000 ℳ 90 pCt.	4 966 200,00 „
und für die Hessische Ludwigsbahn:	
a) für Grossherzoglich Hessisches Gebiet von 493 506 ℳ 90 pCt.	444 155,40 „
b) für Preussisches Gebiet von 150 000 ℳ 90 pCt.	135 000,00 „
zusammen . . .	18 965 490,40 ℳ
Hierzu treten die Kosten für entsprechende Anlagen bei den eigenen Bahnen des Reichs mit	6 264 910,00 „
2. Die an verschiedenen Orten noch fehlenden militärischen Ladevorrichtungen, welche auf Rechnung des Reichs herzustellen bleiben, erfordern einen Kostenaufwand von . .	1 987 242,00 „
Summe . . .	27 217 642,40 ℳ

3. Bei den erforderlichen neuen Eisenbahnverbindungen ist eine Regelung in demselben Sinne, wie bei den zweiten Gleisen zweckmässig erschienen. Die Bundesstaaten Württemberg und Baden, welche die Herstellung, den Betrieb und die Unterhaltung der Linien übernehmen, werden Eigenthümer derselben. Bei Bemessung der finanziellen Betheiligung sind wiederum die der Unterhaltungspflicht gegenüberstehenden voraussichtlichen Erträgnisse und der Umfang des besonderen Interesses der Landesgebiete in Rücksicht gezogen worden.

Den Vereinbarungen gemäss würde das Reich für die Herstellung der neuen Linien zu gewähren haben:

1. an Württemberg von der auf 12 631 900 *M.* sich belaufenden Anschlagssumme . . . . 7 506 900,00 *M.* während Preussen für sein mitbetroffenes Gebiet fernere 500 000 *M.* zuschiesst;
2. an Baden desgleichen von 34 259 000 *M.* Anschlagssumme antheilig . . . . 32 546 050,00 „

Summe für neue Linien . . . 40 052 950,00 *M.*
Unter Hinzurechnung obiger . . . . . . 27 217 642,40 „
für die Ergänzung bestehender Bahnanlagen ergibt sich somit ein Gesammtaufwand des Reichs von . . . . 67 270 592,40 *M.*

Soweit zu den in Aussicht genommenen Leistungen der einzelnen Verwaltungen die Genehmigung der Landtage beziehungsweise Gesellschaftsvertretungen nicht bis zum erforderlichen Beginn der Bauausführungen beschafft sein sollte, wird seitens des Reichs der ganze Baubedarf vorschussweise bereit zu stellen sein. Das Erforderniss für das erste Jahr ist mit Rücksicht auf diese Eventualität entsprechend höher bemessen worden. Ueberdies kommt in Betracht, dass die Ausgaben für die zweiten Gleise planmässig zum überwiegenden Theile in das erste Jahr fallen. Alle hier vorgesehenen Aufwendungen werden zu Lasten des Militäretats gehen und ihrer Natur nach durch Anleihe zu decken sein.

Beigefügt sind der Denkschrift die Vereinbarungen zwischen dem Reiche und denjenigen Einzelstaaten, auf deren Gebiet die Eisenbahnbauten erfolgen sollen. Diese Abkommen beruhen durchweg auf der Grundlage, dass die Bauten von den Einzelstaaten resp. Privatgesellschaften ausgeführt werden und dass das Reich dazu, ohne ein Eigenthumsrecht zu erwerben und ohne Anspruch auf Verzinsung oder Rückzahlung den grössten Theil der Kosten beiträgt. Von denselben übernimmt betreffs der Strecke der Hessischen Ludwigsbahn Sachsenhausen-Forsthaus diese Gesellschaft 10 pCt., betreffs der Bauten in Bayern dieser Staat 25 pCt., Württemberg für die Bauten auf seinem Gebiete 20 pCt., Baden 15, für die Bodensee-Bahnbauten aber nur 5 pCt., Hessen 10 pCt.; zu der über Preussisches, Württembergisches und Badisches Gebiet gehenden Bahn Tuttlingen-Sigmaringen trägt Preussen 500 000 *M.*, Württemberg 4 625 000 *M.*, das Reich den Rest bei.

Da die sämmtlichen Verträge ganz gleichartige Bestimmungen enthalten, so geben wir nur einen derselben als Beispiel. Der Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und Preussen bestimmt:

§ 1. Die Königlich Preussische Regierung stellt in Aussicht, dass die Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft den zweigleisigen Ausbau ihrer Strecke Sachsenhausen-Forsthaus übernehmen werde, wenn von den Anlagekosten nur 10 pCt. der Gesellschaft zur Last fallen, 90 pCt. aber, nach den Voranschlägen berechnet, vom Reich erstattet werden. Die Königlich Preussische Regierung wird in diesem Sinne auf eine Verständigung mit der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft hinwirken und demnächst dafür Sorge tragen, dass der zweigleisige Ausbau der gedachten Strecke ausgeführt wird, dabei die Ergänzung der Wasserstationen und der Bahnhofsgleise, soweit es im militärischen Interesse erfordert wird, bewirkt, beide Gleise gleichmässig in Betrieb genommen und die Anlagen in einer die Durchführung des Militär-Fahrplans verbürgenden Weise fortdauernd unterhalten und erneuert werden.

§ 2. Die Bauausführungen sollen mit thunlichster Beschleunigung erfolgen.

§ 3. Dem Reich steht ein Eigenthumsrecht an diesen Anlagen und den zugehörigen Einrichtungen, sowie an dem für dieselben erworbenen Grund und Boden nicht zu.

§ 4. Die Geldleistung des Reichs (§ 1) zu den Herstellungskosten wird ohne Anspruch auf Verzinsung und Rückzahlung gewährt.

§ 5. Die ziffermässige Feststellung dieser Geldleistung erfolgt auf Grund des zu vereinbarenden Kostenanschlags.

Das Reich trägt 90 pCt., die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft den Rest.

§ 6. Die Leistung des Reichs gilt als Pauschabfindung in dem Sinne, dass Mehr- oder Minderausgaben, welche sich gegenüber dem Anschlage bei Ausführung der im § 1 bezeichneten Bauanlagen und Einrichtungen herausstellen, auf Rechnung der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft kommen. Einer Rechnungslegung gegenüber dem Reich bedarf es nicht.

§ 7. Für den Betrieb, die Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen wird die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft ausschliesslich aus eigenen Mitteln sorgen.

§ 8. Das Reich wird seine Geldleistung in den von der Königlich Preussischen Regierung zu bezeichnenden Raten und Terminen und an die von der letzteren zu bezeichnende Empfangsstelle abführen.

§ 9. Die Genehmigung der gesetzgebenden Faktoren bleibt, soweit erforderlich, vorbehalten.

§ 10. Sollte die endgültige Genehmigung von Seiten der Gesellschaftsorgane nicht bis zu dem reichsseitig zu bezeichnenden Zeitpunkt des Beginns der Bauausführung beschafft sein, so wird zwar Königlich Preussischerseits auf alsbaldige schleunige Inangriffnahme und Ausführung des Baues hingewirkt werden, doch wird alsdann das Reich bis zur endgültigen Regelung den ganzen jeweiligen Baubedarf vorschiessen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2038 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eintretenden Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, betr. kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 2054 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Fischereiverbot in Frankreich (abgesandt am 28. d. Mts.).

No. 2061 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eintretenden Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, betr. kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 28. d. Mts.).

No. 2105 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen, betr. kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahn Munkács-Stry als Friedensbürgschaft.

Die Eröffnung dieser strategisch hochwichtigen Bahn wird nicht mit Unrecht vom „P. L.“ als Bürgschaft dafür angesehen, dass Russland, wenigstens vorläufig nicht an einen Krieg mit unserer Monarchie denke. Es würde sonst nicht ruhig abgewartet haben, dass diese Verbindung des östlichen Ungarns mit Ostgalizien zu stande komme, da dieser Landestheil bisher einer Russischen Invasion offen lag und die strategische Hilfe dahin nur äusserst langsam hätte bewerkstelligt werden können. Bis zur Eröffnung der Beskidenbahn führten nämlich nur 4 Schienenstränge nach Galizien u. z. a) die K. K. Ferdinands-Nordbahn mit ihrem Doppelgleise auf der Hauptlinie und ihrem reichen Material als die leistungsfähigste, b) die nur eingleisige Bahn von Pressburg über Trencsin und Sillein nach Csacsa, von wo die Weiterfahrt nach Oderberg oder nach Neu-Sandez erfolgen kann; c) die über Budapest-Miskolcz-Kaschau-Eperies-Leluchow-Gr. Grybow-Tarnow führende Bahnlinie und endlich d) die von Legenye-Mihály über Lupkow nach Przemisl gehende Ungarisch-Galizische Bahn. Die nun dazutretende f ü n f t e Aufmarschlinie Munkács-Stry-Lemberg entlastet nicht nur die drei minder leistungsfähigen Verbindungen b—d, sondern ermöglicht auch eine rasche Truppenkonzentrirung in Ostgalizien. Die erwähnten vier Schienenverbindungen führen blos nach West- und Mittelgalizien und von da mussten erst mit der Carl-Ludwig-, mit der Galizischen Transversal-, mit der Albrecht-, mit der Dnjester und mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn die Truppen und Heeresanstalten nach dem durch offene Grenzen so gefährdeten Ostgalizien und nach der Bukowina gebracht werden; die Carl-Ludwigbahn kommt für den Kriegsfall überdies ausser Betracht, weil sie zwischen Niepolomice und Rzeszów so hart an der Russischen Grenze läuft, dass sie leicht an mehreren Stellen von den Russen zerstört werden kann. Aus dieser Darstellung erhellt, dass jetzt erst die w i r k s a m e Vertheidigung Ostgaliziens möglich geworden ist, indem sie durch den Einbruch in Podolien den Vormarsch auf Kiew und derart die Verlegung des Kriegsschauplatzes in Feindesland gestattet, welche Chance die Vertheidigungsfähigkeit der Monarchie und somit auch die Bürgschaften des Europäischen Friedens erhöht. (Ueber die Wegkürzung und tarifarische Bedeutung der Beskidenbahn schreiben wir demnächst.)

Statistische Nachweisungen der Eisenbahnverwaltungen.

Zufolge des Oesterreichischen Gesetzes über Handels- und Gewerbekammern vom 29. Juni 1868 (R.-G.-Bl. No. 85) sind die Verkehrsunternehmungen im allgemeinen verpflichtet, die Gewerbe- und Handelskammern durch Ertheilung erforderlicher Auskünfte und Lieferung einschlägiger Nachweisungen zu unterstützen. Infolge eines diesbezüglich zu weit gegangenen Verlangens einer Handelskammer, wodurch der Umfang der bei der betreffenden Bahnverwaltung geführten statistischen Aufschreibungen weit überschritten und ihr eine besonders grosse Arbeitslast aufgebürdet worden wäre, hat dieselbe beim K. K. Handelsministerium um die Bestimmung eines genau umschriebenen, thunlichst minimen Masses hierfür angesucht. Dieses Ministerium hat nun entschieden, dass eine im allgemeinen gehaltene Beschränkung der fraglichen Verpflichtung im administrativen Wege zwar unthunlich sei, dass es aber den Bahnverwaltungen unbenommen bleibt, in konkreten Fällen, wenn nämlich seitens einer Handels- oder Gewerbekammer zu weit

gehende oder mit Kosten verbundene Nachweisungen verlangt würden, hierüber unter Angabe des Umfanges, in welchem die Bahnverwaltung die gewünschten Auskünfte zu geben in der Lage ist, bezw. zu ertheilen beabsichtigt, die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen.

Die Fleischversorgung der Stadt Wien.

Bereits im Jahre 1885 hat der Wiener Gemeinderath eine Petition an die Regierung dahin gerichtet, dass 1. die Herabsetzung der Eisenbahntarife für den Transport von frischem Fleisch, 2. die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Einführung rationell konstruirter Eiswaggons und 3. dass der Import des geschlachteten Fleisches in Zukunft mit beschleunigten Zügen stattfinde. Ueber diese Petition ist die Entschliessung des Handelsministeriums herabgelangt, in welcher es heisst: „Was die zunächst von der Gemeinde Wien beanspruchte Herabsetzung der Eisenbahntarife für den Transport von frischem Fleisch anbelangt, so wurde selbe von den Vertretern der Privatbahnen unter Hinweis darauf abgelehnt, dass in den letzten Jahren ohnehin namhafte Frachtherabsetzungen für diesen Artikel zugestanden worden sind und die begehrte weitere Ermässigung wohl den Bahnen einen nicht unbedeutenden Einnahmeentgang bringen würde, ohne eine Verwohlfeilung der Fleischpreise für die Konsumenten zur Folge zu haben. Ein einseitiges Vorgehen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erschien tariftechnisch nicht zulässig, weil hierdurch im Galizischen Gemeinschaftsverkehre Tarifanomalien geschaffen würden; das Handelsministerium wäre unter den gegebenen Verhältnissen nicht in der Lage zu einer weiteren Schmälerung des Erträgnisses der Staatsbahnen die Hand zu bieten.“ Es wird sodann in dem Erlasse weiter ausgeführt, dass die Errichtung von Kühlräumen in den Stationen nicht Sache der Bahnen, sondern der Versender sei, dass es nicht angehe, jede auch unbedeutende Sendung mit Kühlwagen zu expediren oder Umladungen des Fleisches vorzunehmen. Was schliesslich die Besorgung des Fleischtransports mit beschleunigten Zügen betrifft, so erfolge die Beförderung gegenwärtig fahrplanmässig mit solchen Zügen, welche durchschnittlich mit der Geschwindigkeit gemischter Züge verkehren. Eine weitere Beschleunigung dieser Züge könnte den Bahnen billigerweise nur dann zugemuthet werden, wenn es möglich wäre, die regelmässige Beförderung eines die Zugkraft eines kompletten Trains ausnützenden Fleischquantums auf einer bestimmten Strecke zu sichern. Bezüglich des vom Gemeinderathe weiter geäusserten Wunsches, dass die Vieheinfuhr von Rumänien wenigstens in den Monaten Oktober und September gestattet werde, bemerkt das Handelsministerium, dass die Verhandlungen wegen einer Veterinärkonvention mit Rumänien noch nicht abgeschlossen seien.

Einführung einer statistischen Gebühr in Oesterreich.

Länger als zwei Jahre dauern bereits die Vorarbeiten und Erhebungen, die von Seiten der Regierung ins Werk gesetzt wurden und den Zweck hatten, vorerst eine Basis für die Einführung einer statistischen Gebühr in Oesterreich nach dem Muster anderer Staaten zu schaffen. Endlich ist man soweit gelangt, um an die Verfassung eines diesbezüglichen Gesetzentwurfes zu schreiten. Die neue Gebühr, welche in Ungarn bereits seit dem Jahre 1882 eingeführt wurde, verfolgt den Zweck, die infolge der geplanten Reform unserer Aussenhandelsstatistik erwachsenden Mehrauslagen zu decken und soll demnach das Erträgniss derselben vorläufig auf beiläufig 200 000 fl. veranschlagt sein. Die Gebühr wird sich auf alle nach Oesterreich eingeführten Waaren erstrecken und nur die Transitsendungen werden von derselben befreit sein. Gleichgültig für die Höhe der Gebühr wird es sein, ob eine grosse oder kleine Waarenmenge bezogen wird, da es selbstverständlich dem die Eintragung vornehmenden Beamten keinen grösseren Zeit- oder Müheaufwand verursacht, ein Gewicht von z. B. 1 000 kg anstatt eines Gewichtes von 1 kg zu verzeichnen. Dagegen wird eine Sendung, welche verschiedene Gattungen von Waaren enthält, deren Aufzeichnung demnach mehr Mühe verursacht, einer entsprechend höheren statistischen Gebühr unterliegen. Die Gebühr soll in Marken entrichtet werden, die in der durchschnittlichen Höhe von 2 bis 5 Kreuzern pro Stück von der Partei bei dem betreffenden Zollamte zu kaufen und auf die Waarendeklaration zu kleben sind. Die neue Gebühr soll mit 1. Januar 1888 definitiv in Kraft treten.

Vorsichtsmassregeln bezüglich der Einfuhr aus Italien.

Das noch in Kraft stehende Verbot, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Hadern u. s. w. aus Italien, wurde öfters dadurch umgangen, dass derlei Artikel als voraus- oder nachgesendetes Reisegepäck eingeschmuggelt wurden. Infolge dessen wurden die Zollorgane auf die Möglichkeit solcher Verbotsumgehungen aufmerksam gemacht und angewiesen, alle derartigen Effekten in voraus- oder nachgesendeten Reisegepäcken aus Italien, bei denen nach ihrer Menge, Quantität oder aus anderen Umständen mit Grund angenommen werden kann, dass damit eine Umgehung jenes Verbots beabsichtigt wird, als Handelsartikel zu behandeln und somit von der Ein- und Durchfuhr auszuschliessen.

Eisenbahn von Nagy-Becskerek nach Pardány und Szécsány-Margitta.

Das Ungar. Amtsblatt vom 7. April d. J. publizirt die Konzessionsurkunde für diese projektirte Vizinalbahn, laut welcher dieselbe binnen zwei Jahren dem Betriebe zu übergeben ist, welcher von der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen übernommen wird.

Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln.

Die in dieser Zeitung bereits mitgetheilte, zwischen der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Regierung ausgetauschte Erklärung, betr. die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln vom 17. März 1887, ist nunmehr auch im Ungarischen Amtsblatte und im Fachblatte „Közlöny“ veröffentlicht worden.

Ein Donau-Umschlagplatz Wien.

Wie das „F. B.“ vernimmt, beschäftigt man sich im Handelsministerium seit längerer Zeit schon mit dem Projekt der Etablirung eines Umschlagplatzes an der Donau bei Wien. Derselbe soll mit allen jenen Investitionen, wie Bahnverbindungen, Lagerhäuser, Krahne, Aus- und Einladevorrichtungen, versehen werden, wie sie den Anforderungen eines grossen Verkehrs zu entsprechen vermögen. Dieses Projekt ist bereits sehr weit vorgeschritten und eine Finalisirung desselben in nahe Aussicht gerückt, da die massgebenden Faktoren, wie die Generaldirektion der Staatsbahnen, die Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft, die Donau-Regulirungskommission u. s. w., ihr affirmatives Votum bereits abgegeben haben.

Eisenbahn-Schuldverschreibungen der Elisabethbahn.

Die Wiener Börsenkammer erlässt folgende Kundmachung: „Das Finanzministerium hat mit Erlass vom 31. März d. J. eröffnet, dass die Tilgungspläne, welche zufolge Kundmachung der Direktion der Staatsschuld vom 28. Januar 1887 zu den im Optionswege durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Aktien der Kaiserin Elisabethbahn ausgegeben worden sind, keinen zur seinerzeitigen Einlösung der Obligationen erforderlichen Bestandtheil bilden. Das Finanzministerium hat weiters eröffnet, dass, um jenen Obligationsbesitzern, welche keine Anweisung auf einen Tilgungsplan in Händen haben, die Erlangung eines solchen zu ermöglichen, die Verfügung getroffen worden ist, dass diese Tilgungspläne auf Verlangen der Parteien auch ohne Beibringung der seinerzeit hinausgegebenen Anweisungen gegen Entrichtung einer Blanquettengebühr von 2 kr. pro Stück erfolgt werden. Mit Bezug auf diese Eröffnung wird bestimmt, dass die im Optionswege durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Aktien der Kaiserin Elisabethbahn im Börsenverkehre auch ohne die erwähnten Tilgungspläne lieferbar sind.“

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Civilingenieur W. Daniel in Pilsen für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von einem Punkte der Prag-Duxer Eisenbahn zum Anschluss an die Nucic-Kladnoer Gewerksbahn und weiter nach einem zwischen Neuhütten und Beraun gelegenen Punkte der Staatsbahnlinie Rakonitz-Protivin, ferner der Firma Siemens & Halske in Wien für die Fortsetzung der projektirten, elektrisch zu betreibenden Eisenbahn von Lend nach Bad Gastein bis Böckstein die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Die Lokalbahnen der Nordbahn.

Das Handelsministerium hat, dem Ersuchen der Ferdinands-Nordbahn entsprechend, die Tracenrevision bezüglich der sämmtlichen in Gemässheit des Uebereinkommens mit der Regierung zu bauenden Lokalbahnen angeordnet. Es sind dies die folgenden Linien: 1. von Drösing bis Zistersdorf (11,42 km); 2. von Göding zur Tabakfabrik daselbst (1,42 km); 3. von Rohatetz nach Strassnitz (12,48 km); 4. von Zauchtl nach Bautsch über Odrau, Wigstadtl (36,79 km); 5. von Zauchtl nach Fulnek (9,32 km); 6. von Stauding nach Wagstadt (7,55 km); 7. von Troppau nach Benisch (30,30 km); 8. von Hotzendorf nach Neutitschein (9,69 km) und 9. von Golleschau nach Ustron (5,56 km). Das Handelsministerium weist in der bezüglichen Entscheidung die Landesstellen an, bezüglich des Projektes Hotzendorf-Neutitschein insbesondere die Frage des Anschlusses dieser Linie an die bestehende Lokalbahn Neutitschein-Zauchtl, resp. die Vereinigung der beiden nach dem Projekte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getrennten Bahnhöfe für Neutitschein, ferner rücksichtlich des Projektes Troppau-Benisch die Einbeziehung des Ortes Freihermersdorf in die Bahntrace eingehend zu erörtern. Die effektiven Baukosten sind für sämmtliche neuen Linien im Gesammtausmasse von ca. 125 km mit 5 276 425

Gulden präliminirt. Da alle diese Linien als Lokalbahnen hergestellt werden sollen, so hängt der Bau derselben von dem Zustandekommen des neuen Lokalbahngesetzes oder mindestens von der Schaffung eines provisorischen Gesetzes ab. Es ist übrigens hervorzuheben, dass nach dem Uebereinkommen nur die Linie Hotzendorf-Neutitschein bis spätestens 1. Juli 1888, d. i. gleichzeitig mit der Mährisch-Schlesischen Städtebahn fertiggestellt werden soll, während für die anderen acht Linien bestimmt wurde, dass die Nordbahn innerhalb 5 Jahren, d. i. innerhalb der Jahre 1886 bis 1890, um deren Konzessionirung anzusuchen habe.

29. Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Bahn am 16. April d. J.

Diese in Teplitz abgehaltene Versammlung verzichtete auf die Verlesung des, übrigens auch in dieser Zeitung auszugsweise mitgetheilten, Rechenschaftsberichts pro 1886. Sodann wurde beschlossen, von dem im Jahre 1886 erzielten Reingewinne von 1 644 301 fl. dem Reservefonds 60 000 fl. zuzuweisen, zur Aktientilgung 18 648 fl. und an 5 pCt. Zinsen für die cirkulirenden 25 624 Aktien 269 052 fl. zu bestimmen, dem Dispositions-Reservefonds 550 000 fl. zu widmen, dem Verwaltungsrathe an statutmässiger Tantieme 57 550 fl. zu bestimmen, von dem Reste zuzüglich des Vortrages vom vorigen Jahre von 16 923 fl. 10 pCt. als Superdividende, d. i. 21 fl. pro Aktie oder Genussschein, demnach im ganzen 564 900 fl. zu zahlen, und den Rest von 141 073 fl. als Gewinnvortrag dem Bahnerträgniss-Konto pro 1887 zuzuweisen.

(Anmerkung: In den Berichten über die nun aufeinander folgenden Generalversammlungen werden wir, wie bisher die Mittheilungen über die gewöhnlich erfolgende Ertheilung des Absolutoriums und die erfolgten Wahlen in den Verwaltungsrath oder Revisionsausschuss fortlassen und aus den Rechenschaftsberichten nur so viel mittheilen, als zum Verständniss der gefassten Beschlüsse nothwendig ist.)

Die Dividende der Kaiser Ferdinands-Nordbahn pro 1886.

Bezüglich dieser von uns bereits mitgetheilten Dividende pro $117\frac{1}{2}$ fl. sind der „N. Fr. Pr." folgende Details zu entnehmen: Diese Dividende setzt sich aus den Erträgnissen des öffentlichen Eisenbahnunternehmens, an welches sich das Heimfallsrecht des Staates knüpft, und aus dem Reinertrage der den Aktionären reservirten Unternehmungen und Anlagen zusammen. Das Erträgniss des Eisenbahnbetriebes stellt sich auf 96 fl. 70 kr. oder 9,2 pCt. des Aktiennominales von 1 050 fl., während die besonderen Unternehmungen der Nordbahn, sozusagen der Allodialbesitz, 20 fl. 80 kr. oder 1,98 pCt. lieferten. In dem Präliminare, welches der Verwaltung im Herbste vorigen Jahres vorlag und auf Grund dessen damals das bekannte Communiqué veröffentlicht wurde, war das Erträgniss des Eisenbahnbetriebes mit ca. 85 fl., demnach um $11\frac{1}{2}$ fl. niedriger angenommen, als nunmehr thatsächlich der Fall ist; die Ursachen dieser überraschenden Besserung sind, wie wir bereits näher dargethan haben, die unerwartete Steigerung der Einnahmen im zweiten Semester und die das Präliminare wesentlich übertreffenden Ersparnisse bei den Betriebsauslagen. Die Erträgnisse des separaten Besitzes waren im Herbste mit ungefähr 20 fl. pro Aktie veranschlagt und sind gleichfalls, wenn auch nicht im selben Verhältnisse, wie jene des Eisenbahnbetriebes gestiegen, indem sie sich auf 20 fl. 80 kr. belaufen und überdies 10 000 fl. für neue Rechnung lieferten. Das besondere Einkommen beziffert sich im ganzen mit 1,55 Millionen Gulden; dazu haben die Montananlagen den grössten Theil, nämlich 850 000 fl., d. i. um 230 000 fl. mehr als im Jahre 1885, beigetragen; der einheitliche Reservefonds, welcher sich auf 9,7 Millionen Gulden beläuft, lieferte rund 440 000 fl., die Fruktifizirung der laufenden Betriebsüberschüsse und das Agiokonto 130 000 fl., und den Rest brachten die gesellschaftlichen Realitäten und der Sechstelantheil der Verbindungsbahn. Die Zinseneingänge aus der Verwerthung der Betriebsüberschüsse waren selbstverständlich geringer als im Jahre 1885, da eben die Betriebseinnahmen kleiner waren.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der Transportaktienmarkt zeigt kein erfreuliches Bild, wozu die offiziellen oder offiziösen Dividendenmeldungen das ihrige beitragen. Davon sind Nordbahn (2425), Graz-Köflach (224) und Lemberg-Czernowitz (230.75) auszunehmen, welche beiden letzteren Bahnen eine Dividende von 13 fl. resp. $13\frac{1}{2}$ fl. geben. Nordwestbahn (160.75) mit 8 fl. und Elbethal (160.50) mit 7 fl. gingen zurück; dasselbe gilt von Staatsbahn (236) und Südbahn (80.75), von welchen noch nicht bekannt ist, welche Dividende sie zahlen werden. Dagegen war Böhmische Westbahn (278) wegen ihrer Superdividende von 3 fl. 50 kr. sehr gesucht.

Litteratur.

Beschlüsse der Konferenzen zu München am 22—24. September 1884 und Dresden am 20. und 21. September 1886 über einheitliche Untersuchungsmethoden bei der Prüfung von Bau- und Konstruktionsmaterialien auf ihre mechanischen Eigenschaften, zusammengestellt im Auftrage der Dresdener Konferenz von der Redaktionskommission: J. Bauschinger, Professor der techn. Hochschule München, Fr. Berger, Baudirektor der Stadt Wien, G. Ebermayer, Rath bei der Generaldirektion der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Dr. Hartig, Professor der techn. Hochschule Dresden, und L. Tetmajer, Professor der techn. Hochschule Zürich. München, 1887. (Im Buchhandel zu beziehen durch Theodor Ackermann, Kgl. Hofbuchhändler in München.)

Von der Erwägung ausgehend, dass die Prüfungen von Bau- und Konstruktionsmaterialien auf ihre mechanischen Eigenschaften nur dann zu vergleichbaren und damit praktisch verwerthbaren Ergebnissen führen können, wenn sie nach einheitlichen Untersuchungsmethoden und unbeeinflusst von etwaigen Sonderinteressen bewirkt werden, traten im Herbste des Jahres 1884 Angehörige verschiedener technischer Berufskreise in München zusammen, um den Versuch zu machen, Vereinbarungen über die zur Erreichung des bezeichneten Zweckes erforderlichen Massnahmen zu treffen. In der That gelang es dort, über manche wichtige Fragen sich zu einigen; eine Anzahl anderer wurde einer Kommission überantwortet, welche das Ergebniss ihrer Arbeiten nach vorangegangenen mündlichen und schriftlichen Erörterungen einer in Dresden im Herbste des Jahres 1886 zusammengetretenen Konferenz vorlegte. Die auf derselben unerledigt gebliebenen Punkte sollen demnächst einer nach Berlin im Herbste 1888 einzuberufenden Versammlung zur weiteren Beschlussfassung unterbreitet werden.

In der vorliegenden Schrift sind die bisherigen Ergebnisse und die noch offen gelassenen Fragen übersichtlich zusammengestellt. Dieselbe enthält zunächst allgemeine, bei der Prüfung von Materialien zu beachtende Bemerkungen über die bezüglichen Maschinen, Methoden u. s. w., sodann besondere Betrachtungen über die Prüfung von Schmiedeisen, Stahl, Gusseisen, Kupfer, Bronze, sonstigen Metallen, Holz, Schiffsbaumaterialien, Steinen und hydraulischen Bindemitteln.

Mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung der in Rede stehenden Angelegenheit darf wohl erwartet werden, dass die betheiligten Fachkreise derselben das wünschenswerthe Interesse nicht versagen werden. Es sei bei dieser Gelegenheit bemerkt, dass die Beschlüsse der Konferenzen, wie seinerzeit bestimmt zum Ausdruck gebracht ist, als bindende nicht anzusehen sind; auch steht es jederzeit frei, die auf einer früheren Konferenz bereits erledigten bezüglichen Fragen wieder aufzugreifen, um dieselben nach Massgabe der fortgeschrittenen Erfahrungen nochmals durchzuberathen. K—e.

Die Störungen des Eisenbahnbetriebes durch Schnee und Eis und deren Beseitigung. Eine Zusammenstellung der seither gemachten Erfahrungen. Bearbeitet von E. Burkhardt, Baumeister bei der Württembergischen Staatseisenbahn. Mit 32 Abbildungen. Wiesbaden, Verlag von J. A. Bergmann, 1887.

Die unliebsamen Betriebsstörungen, welche die Deutschen Eisenbahnen während des letzten Winters durch Schneeverwehungen erlitten haben, sowie die Mittel, durch welche derartigen Unzuträglichkeiten entgegenzuwirken ist, sind in neuerer Zeit bekanntlich vielfach in den Zeitschriften erörtert worden. Der Herr Verfasser der oben genannten Schrift hat sich der dankenswerthen Mühe unterzogen, diese, sowie auch bezügliche ältere, in der Litteratur zerstreute Mittheilungen zu sammeln und geordnet zusammenzustellen, und seine Betrachtungen umfassen die Nachtheile der Schneestörungen, die verschiedenen Arten derselben, die Schneeschutzanlagen, die Beseitigung des Schnees und die Kosten hierfür u. s. w.

In den betheiligten Kreisen wird gewiss kein Zweifel darüber obwalten, dass es eine wichtige Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen ist, gegen die, der Regelmässigkeit des Verkehrs und der Sicherheit des Betriebes gefahrdrohenden Einflüsse des Schnees mit voller Energie einzuschreiten — immerhin aber dürfte auch in dieser Beziehung, wie überhaupt, vor Uebertreibungen ernstlich zu warnen sein. Ein zu lebhaftes Streben nach Sicherheit kann leicht Unsicherheit erzeugen, und in dem vorliegenden Falle erscheint die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass eine zu ausgedehnte Nutzanwendung von Schneeschutzanlagen anderweitige Nachtheile im Gefolge hat. Auch ist wohl zu erwägen, dass man bei Schneefällen, wie allgemein bei Einwirkungen der Witterungsverhältnisse, mit einer Menge unbestimmter Faktoren zu rechnen hat. Es wird daher in jedem einzelnen Falle auf das Sorgfältigste zu prüfen sein, ob bezw. in welchem Umfange es wirklich angezeigt ist, die Eisenbahnverwaltung mit den — namentlich auch hinsichtlich des Grunderwerbs — oft nicht unbeträchtlichen Ausgaben für Schneeschutzeinrichtungen und für die Unterhaltung derselben dauernd zu belasten. Eine weitere Frage ist es u. a. auch, ob es sich hierbei um eine in lebhaftem Betriebe befindliche Hauptlinie oder um eine verkehrsarme Nebenbahn handelt, bei welchen für die Sicherheitseinrichtungen verschiedene Gesichtspunkte massgebend sind.

In sehr gewissenhafter Weise sind schliesslich die Quellen, welche der Herr Verfasser benutzt hat, in einem besonderen Verzeichnisse zusammengestellt. K—e.

Beiblatt zu No. 33 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 30. April 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Am 1. Mai d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Altena unterstellte Bahnstrecke Saalhausen-Schmallenberg mit den Stationen Lenne, Fleckenberg und Schmallenberg eröffnet.

Die Station Lenne wird nur für den Personenverkehr (ohne Gepäckabfertigung), die Stationen Fleckenberg und Schmallenberg dagegen werden für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privat-Depeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet.

Ferner werden mit dem gleichen Tage die an der Strecke Altenhundem - Saalhausen gelegenen, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Stationen Langenei und Saalhausen auch für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Stückgut- und Privatdepeschen-Verkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie der Lokaltarife für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Zu den letzteren gelangen am 1. Mai d. J. die nachstehenden Nachträge zur Einführung, welche die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen enthalten:

a) der Nachtrag III zu dem Lokalgütertarif vom 1. Januar 1887,
b) der Nachtrag II zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Januar 1887,
c) der Nachtrag I zu dem Lokal-Personengeldtarif vom 1. April 1887.

Die Frachtsätze und Entfernungen für die Station Wehbach treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station in Kraft.

Der Nachtrag unter a) enthält ferner eine Bestimmung über Stückgutsendungen zwischen der Station Borken i/W. und der Ladestelle Burlo, einen ermässigten Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und den Durchgangstarif für den Verkehr zwischen Altenhundem einer- und Langenei, Saalhausen, Fleckenberg und Schmallenberg andererseits; Creuzthal einer- und Wahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach andererseits; Kirchen einer- und Wehbach andererseits.

Der Durchgangstarif enthält die Frachtsätze für die neuen Stationen Fleckenberg und Schmallenberg. Eil- und Stückgutfrachtsätze für Langenei und Saalhausen, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter und im Uebrigen die bisher gültigen Sätze.

Die Nachträge unter a) und b) können bei den Güterexpeditionen des diesseitigen Direktionsbezirks eingesehen werden.

Elberfeld, den 25. April 1887. (905)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Main-Neckar-Bahn. Lokalzüge an Werktagen und Extrazüge an Sonn- u. Feiertagen. Im Monat Mai d. J. werden folgende Lokalzüge zwischen Frankfurt und Darmstadt gefahren, jedoch nur an Werktagen (sonach also nicht am 1., 8., 15., 19., 22., 29. u. 30. Mai):

Zug 45a
nur mit III. Wagenklasse:

Frankfurt	ab . . .	7^{35}	Abds.
Louisa	„ . . .	7^{44}	„
Jsenburg	„ . . .	7^{51}	„
Sprendlingen	„ . . .	7^{58}	„
Langen	„ . . .	8^{06}	„
Egelsbach	„ . . .	8^{14}	„
Arheilgen	„ . . .	8^{25}	„
Darmstadt	an . . .	8^{35}	„

Zug 48
Personenzug I., II., III. Klasse:

Darmstadt	ab . . .	10^{10}	Abds.
Arheilgen	„ . . .	10^{18}	„
Egelsbach	„ . .	10^{26}	„
Langen	„ . . .	10^{32}	„
Sprendlingen	„ . . .	10^{39}	„
Jsenburg	„ . . .	10^{46}	„
Louisa	„ . . .	10^{53}	„
Frankfurt	an . . .	11^{00}	„

Die Gültigkeit der Wochenkarten muss der starken Frequenz wegen gleichzeitig bei Zug 45 (Abg. Frankfurt 7^{20} Abds.) für die Zwischenstationen der Strecke Frankfurt - Darmstadt ausgeschlossen werden.

Sonntag, den 15., 22. und 29. Mai, sowie am Himmelfahrtstage (19. Mai) und Pfingstmontag (30. Mai) werden folgende Extrazüge mit I., II. u. III. Kl. gefahren, wobei die bestehenden Sonntagsbillete gültig sind.

Zug 27a:

Frankfurt	ab . . .	7^{35}	Vorm.
Langen	„ . . .	7^{52}	„
Darmstadt	an . . .	8^{10}	„
	ab . . .	8^{15}	„
Bessungen	„ . . .	8^{21}	„
Eberstadt	„ . . .	8^{30}	„
Bickenbach	„ . . .	8^{40}	„
Zwingenberg	„ . . .	8^{47}	„
Auerbach	„ . . .	8^{53}	„
Bensheim	„ . . .	9^{00}	„
Heppenheim	„ . . .	9^{08}	„
Weinheim	„ . . .	9^{22}	„
Ladenburg	„ . . .	9^{35}	„
Friedrichsfeld	„ . . .	9^{40}	„
Zug 203 Schwetzingen	an	10^{05}	„
Heidelberg	an . . .	9^{57}	„

Zug 44a:

Heidelberg	ab . . .	7^{00}	Abds.
Zug 244 Schwetzingen	ab	6^{15}	„
Friedrichsfeld	ab . . .	7^{18}	„
Ladenburg	„ . . .	7^{25}	„
Weinheim	„ . . .	7^{40}	„
Heppenheim	„ . . .	7^{55}	„
Bensheim	„ . . .	8^{06}	„
Auerbach	„ . . .	8^{13}	„
Zwingenberg	„ . . .	8^{20}	„
Bickenbach	„ . . .	8^{28}	„
Eberstadt	„ . . .	8^{39}	„
Bessungen	„ . . .	8^{48}	„
Darmstadt	an . . .	8^{53}	„
	ab . . .	9^{00}	„
Frankfurt	an . . .	9^{30}	„

Darmstadt, 20. April 1887. (906)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahndirektion zu Erfurt wird am 1. Mai d. J. die Personen- und Güterhaltestelle Radis auch für den allgemeinen Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie der bisherige Haltepunkt Plessa für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Ferner wird nach einer Mittheilung der genannten Verwaltung am 1. Juni d. J. der zwischen Wittenberg und Elster errichtete Haltepunkt Prühlitz für den Personenverkehr (jedoch ohne direkte Gepäckabfertigung) eröffnet werden.

Berlin, den 26. April 1887. (907)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Frankfurt a/M. - Köln (rechtsrh.) und Elberfeld. Vom 1. Mai d. J. ab erfolgt die Berechnung der Transportpreise etc. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in den vorbezeichneten Verkehren unter Zugrundelegung der in den Staatsbahn-Gütertarifen Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) und Elberfeld vom 1. Mai d. J. enthaltenen Entfernungen mit der Massgabe, dass soweit sich hiernach Erhöhungen gegenüber den seitherigen Sätzen ergeben, diese erst mit dem 15. Juni d. J. in Anwendung kommen.

Frankfurt a. M., den 23. April 1887. (908)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königsberg - Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Für Sendungen Oelsaaten etc., Oelkuchen, Samenaussiebsel von Stationen der Tambow-Saratow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel gelten von sofort die für Getreide etc. gültigen Frachtsätze. (909)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Frankfurt a/M.** einschliesslich der Cronberger und Kerkerbachbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Köln (rechtsrh.)** und **Elberfeld** einschliesslich der Eisern-Siegener Bahn andererseits kommt mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab je ein neuer Tarif zur Einführung.

Die Tarife enthalten, namentlich durch den zur Einführung kommenden Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, neben mehrfachen nicht unerheblichen Ermässigungen, auch Frachterhöhungen; soweit jedoch durch die hierdurch zur Einführung kommenden Entfernungen bezw. Frachtsätze gegenüber den seitherigen Erhöhungen entstehen, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. Js. in Geltung. Die bisherigen Ausnahmetarife No. 4a für Eisenerze, Kalkstein-Phosphorit nach Oberlahnsteinhafen und Ausnahmetarif No. 10 für Roheisen von Burgsolms etc. nach Emden, Leer und Papenburg werden aufgehoben.

Durch die neuen Tarife gelangen zur Aufhebung:

a) der Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) vom 1. Februar

1882 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen;
b) der Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Elberfeld vom 1. August 1883 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen.

Die Tarife sind durch die Expeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 21. April 1887. (910)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Frankfurt a/M.-Oldenburg. Ab 1. Mai d. J. kommt Nachtrag VIII zur Einführung, welcher Berichtigungen, Ausnahmetarif 9 für Palmöl etc. und Ausnahmetarif 10 für bestimmte Stückgüter enthält. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 22. April 1887. (911)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Pfälzischer Verkehr. Zum Gütertarif für den Nassau-Pfälzischen Verkehr vom 15. Oktober 1884 ist ein vom 1. Mai d. J. ab gültiger Nachtrag III erschienen, enthaltend Berichtigungen, anderweite Fassung der „besonderen Bestimmungen“, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Kerkerbachbahn, Ausnahmesätze für Obst als Eilgut, für Cement und Steinschlag.

Näheres ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. April 1887. (912)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Mai d. J. treten in der **Abfertigung der Berliner Markthallen-Güter** auf der Eisenbahn mehrfache Aenderungen ein. Von diesem Zeitpunkte ab können Sendungen für die Central-Markthalle nicht allein, wie bisher, an die Verwaltung derselben, sondern auch an solche Interessenten, denen die Beförderung auf den städtischen Anschlussgleisen von der Verwaltung der Central-Markthalle gestattet ist, zur Beförderung aufgegeben werden.

Die Ueberführung auf der Berliner Stadt- und Ringbahn findet sowohl Nachts als auch, soweit die Betriebsverhältnisse dies gestatten, am Tage nach Massgabe eines besonderen Fahrplans statt. Von der Tagesbeförderung sind nur die auf der Anhalter, Stettiner und Nordbahn ankommenden Güter ausgeschlossen.

Für den Verkehr mit Stationen ausserhalb Berlins werden entweder direkte Frachtsätze oder in Ermangelung derselben nach der kilometrischen Entfernung berechnete Frachtzuschläge erhoben, welche letztere in Verbindung mit der Fracht für denjenigen Berliner Eingangsbahnhof, für welchen im Verkehr mit Berlin die niedrigsten Entfernungen bezw. Tarifsätze bestehen, die Gesammtfracht bis zur Central-Markthalle bilden. Welche Güter nur gegen Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung nach der Central-Markthalle anzunehmen sind, richtet sich nach den allgemeinen reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen. Im übrigen entfällt der bisherige Frankaturzwang.

Behufs direkter Abfertigung der Sendungen ist auf dem Markthallenanschlusse eine mit allen Befugnissen ausgerüstete Güterexpedition eingerichtet, durch welche die Ausgabe des Gutes in der Zeit von 2 Uhr früh bis 12 Uhr Mittags und von 2 Uhr Nachmittags bis 9 Uhr Abends stattfindet. Die ankommenden Güter werden bei eisenbahnseitiger Entladung bis in die Markthallenstände geschafft.

Das nähere enthalten die neuen „Bestimmungen über die Abfertigung der Berliner Markthallen-Güter auf der Eisenbahn“, welche in der Central-Markthalle und in den betheiligten Güterexpeditionen ausliegen und dort käuflich zu beziehen sind.

Da der Erfolg der neuen Verkehrseinrichtungen besonders davon abhängen wird, dass die von auswärts kommenden, für die Markthalle bestimmten Waaren rechtzeitig zu den Zügen aufgeliefert werden, welche den güngstigsten Anschluss an die Markthallenzüge bieten, so sind die Güterexpeditionen angewiesen, hierüber nähere Auskunft zu ertheilen.

Berlin, im April 1887. (913H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. gelangt zu dem vom 1. Juni 1886 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der **Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Altona** der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. anderweite, gekürzte Entfernungen für eine Anzahl Stationen der vorgenannten Bezirke, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Breckerfeld, Dahlerau, Dahlhausen a. d. Wupper, Herbede, Hugo, Kalk B. M. und Ostönnen des Direktionsbezirks Elberfeld, den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter sowie anderweite, grösstentheils ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife 1 und II.

Insoweit in einigen wenigen Fällen für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Ausnahmefrachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juni d. J. in Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,50 *M.* zu beziehen.

Elberfeld, den 23. April 1887. (914)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufhebung von Frachtsätzen ab Zeche in verschiedenen Kohlentarifen. Am 12. Juni d. J. treten die für die Zeche Carlsglück und Planetenfeld bei Dortmunderfeld in den nachbezeichneten Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen vorgesehenen Frachtsätze ab Zeche ausser Kraft:

1. für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld vom 1. Januar 1887,
2. für den Verkehr mit dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg vom 1. Januar 1887,
3. mit dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover vom 10. März 1887,
4. Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1887,
5. Erfurt und den Thüringischen Privatbahnen vom 1. Januar 1887,
6. nach Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg (einschliesslich der Halberstadt-Blankenburger, Stendal-Tangermünder, Braunschweigischen Landes- und Osterwiek - Wasserlebener Eisenbahn vom 1. Januar 1882 (Nachtrag VII vom 15. September 1886),
7. für den Rheinischen Nachbarverkehr, Heft 1, 3, 5, 6 und 9 vom 1. Januar 1887,
8. für den Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verband, Heft I, II, III, VI und VII vom 1. Januar 1887 und
   Nachtrag I zu Heft V vom 1. April 1886 und
9. für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. August 1886.

In dem unter No. 6 bezeichneten Tarife werden ausserdem mit demselben Tage die Frachtsätze ab Dorstfeld aufgehoben.

Sendungen der Zechen Carlsglück und Planetenfeld bezw. Dorstfeld werden vom 12. Juni d. J. ab nach den Frachtsätzen der Station Dortmunderfeld abgefertigt. Es ergeben sich hierbei unter Hinzurechnung der für die Zechen festgesetzten Anschlussfracht mitunter höhere Gesammtfrachten.

Ueber die eintretenden Erhöhungen ertheilt die Güterexpedition Dortmunderfeld Auskunft.

Elberfeld, den 23. April 1887. (915)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahn-Verband. Zum Hamburg-Mecklenburgischen Verbands - Gütertarif vom 1. Juni 1886 erscheint der Nachtrag 1 vom 1. Mai d. J., welcher anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und spezielle Tarifvorschriften, weitere direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Güstrow-Plauer, Gnoien-Teterower und Wismar-Rostocker Stationen, eine Erweiterung des Ausnahmetarifs 3 und einen neuen Ausnahmetarif 6 für bestimmte Stückgüter enthält. — Nachtragsexemplare sind von den betheiligten Stationen zu beziehen.

Schwerin, den 25. April 1887. (916)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mecklenburgische Friedrich - Franz-Eisenbahn. Zum Lokal-Gütertarif vom 1. Juni 1886 erscheinen mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Nachträge 1 und 2, welche anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebs - Reglement und spezielle Tarifvorschriften, eine Ermässigung der Gebühr für die Güterbeförderung auf den Hafengleisen und einen Ausnahmetarif 2 für bestimmte Stückgüter enthalten. — Nachtragsexemplare sind von den Stationen zu beziehen.

Schwerin, den 25. April 1887. (917)
Die Direktion.

Mecklenburgischer Eisenbahn - Verband. Zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1886 erscheint der Nachtrag 2 vom 1. Mai d. J., welcher anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und spezielle Tarifvorschriften, eine Erweiterung des Ausnahmetarifs 3 und einen neuen Ausnahmetarif 4 für bestimmte Stückgüter enthält. — Nachtragsexemplare sind von den betheiligten Stationen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu beziehen.

Schwerin, den 25. April 1887. (918)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Frankfurt a. M. Am 1. Mai d J. tritt zu dem Gütertarife vom 1. Juli 1886 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen und Frachtsätze für die in den Tarif einbezogene Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Palmöl, Palmkernöl etc. und des Ausnahmetarifs 9 für bestimmte Stückgüter.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betreffenden Güterexpeditionen, von welchen auch Exemplare des Nach-

trags, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden können.

Altona, den 22. April 1887. (919)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Dänischer Eisenbahn - Verband. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Wegevorschrift für den Verkehr mit Oberhausen Rh. abgeändert in: „Kirchweyhe-Wanne-Oberhausen K. M.“

Altona, den 19. April 1887. (920)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag V zum **Bromberg-Sächsischen Verband-Gütertarif** in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Kietz und Neuendorf-Friedheim des Bezirks Bromberg;
3. Ergänzungen der Ausnahmetarife für Getreide und Holz;
4. Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter;
5. Berichtigungen und eine bereits früher veröffentlichte Tarifveränderung.

Abdrücke des Nachtrages V sind bei den Billetexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 22. April 1887. (921)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der im Theil I des **Oberschlesischen Steinkohlen- etc. Tarifs** nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg etc. auf Seite 38 enthaltene Frachtsatz von Susannaweiche (Jacobgrube) nach Parlin wird in Berichtigung eines Druckfehlers vom 15. Juni cr. ab von 0,885 auf 0,985 *M.* pro 100 kg erhöht.

Breslau, den 26. April 1887. (922)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Steigens des Kourses der Oesterreichischen Banknoten kommen in den **sämmtlichen direkten Ausnahmetarifen für den Transport von Steinkohlen etc von den diesseitigen Oberschlesischen Stationen nach den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen** vom 1. Mai d. Js. ab nicht die Frachtsätze für den Koursstand der Oesterreichischen Banknoten von 155/160, welche in den durch unsere Bekanntmachung vom 4. März d. Js. eingeführten bezüglichen Tarifnachträgen enthalten sind, sondern bis auf Weiteres noch die Frachtsätze für den Koursstand 160/165 zur Anwendung.

Breslau, den 23. April 1887. (923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag VIII zu No. 1 und der Nachtrag VII zu Heft No. 2 des vom 1. Juni 1884 ab gültigen Tarifes für den vorbezeichneten Verbands-Güterverkehr in Kraft. Diese Nachträge enthalten, ausser einigen Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der speziellen Tarifvorschriften, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 22. April 1887. (924)
Königliche Generaldirektion der Sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Oktober 1886 ab gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft. Derselbe enthält, ausser einigen Aenderungen der speziellen Tarifvorschriften, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 22. April 1887. (925)
Königliche Generaldirektion der Sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag VII zu dem vom 1. Juli 1884 ab gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft, welcher ausser einigen Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der speziellen Tarifvorschriften, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält. Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. (926)

Dresden, den 22. April 1887.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag I zum Hefte No. 1 und der Nachtrag III zum Hefte No. 2 des Tarifs für den vorbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft. Diese Nachträge enthalten, neben einigen Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Der Nachtrag III zum Heft No. 2 enthält ausserdem Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen der Prignitzer Eisenbahn.

Diese Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. (927)

Dresden, den 25. April 1887.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. kommt für den Verkehr zwischen Stationen des **Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc.** einerseits und Stationen der **Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen** andererseits der Tarifnachtrag 11 zur Einführung, welcher u. a. die „Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement etc.“, sowie Ausnahme-Tarifsätze für bestimmte Stückgüter enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen. (928)

Hannover, den 22. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Bahnen andererseits vom 1. Januar 1883 tritt mit dem 1. Mai d. J. ein fünfter Nachtrag, enthaltend Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, in Kraft. (929)

Der Nachtrag kann in den Güter- etc. Expeditionen eingesehen, auch daselbst käuflich bezogen werden.

Hannover, den 22. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc. - Bromberg etc. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund - Gronau - Enscheder und der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und der Ostpreussischen Südbahn andererseits der Nachtrag 4 in Kraft, enthaltend neue bezw. anderweite, ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Breitscheid, Derschlag, Dieringhausen, Gummersbach und Ober-Erbach bezw. Altenkirchen, Ingelbach und Neitersen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen. (930)

Abdrücke des Nachtrags sind zum Preise von 25 ₰ das Stück bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 24. April 1887.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Mai d. J. treten Nachtrag XI zum Gütertarifheft 1 und Nachtrag VIII zum Gütertarifheft 2 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten neben Berichtigungen bezw. Ergänzungen, Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Plessa des Direktionsbezirks Erfurt, sowie für die neu aufgenommenen Stationen der Werrabahn Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach a. d. Werrabahn und Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Vom 1. Mai d. J. ab findet auch direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach a. d. Werrabahn im obenbezeichneten Verkehre statt, während die Abfertigung derartiger Sendungen nach und von Plessa und Radis ausgeschlossen ist.

Erfurt, den 25. April 1887. (931)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu den Gütertarifen für die **Staatsbahn-Verkehre Köln (linksrheinisch) - Bromberg und -Magdeburg** vom 1. Oktober 1885 bezw. 1. Januar 1887 treten am 1. Mai d. J. neue Nachträge (1 bezw. 3) in Kraft.

Dieselben enthalten:

Aenderung der Spezial-Bestimmungen zu dem Betriebsreglement (II A) und der speziellen Tarifvorschriften (II B); Ausnahmetarif 6 bezw. 7 für bestimmte Stückgüter; Uebergang des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens auf den Staat und Berichtigungen des Haupttarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen bezw. Expeditionen.

Köln, den 30. April 1887. (932)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag VII zum Gütertarif. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifsätze für Frachtgüter in Wagenladungen für die in den Güterverkehr einbezogene Station Plessa — die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von und nach dieser Station ist ausgeschlossen —, Ausnahmetarif 9 für bestimmte Stückgüter und mit Wirkung vom 1. Juni d. J ab, Aufhebung der in dem Tarife enthaltenen Transitsätze für Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswięcim und Ziegenhals.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nach-

träge zum Preise von 0,10 *M.* das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 25. April 1887. (933)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Mai 1887 treten die Nachträge XII zum Gütertarifheft 1 und XI zum Gütertarifheft 2 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen neue Entfernungen und Sätze für Station Plessa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und für Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach der Werra-Eisenbahn, sowie abgeänderte Entfernungen und Sätze für Frankfurt a/M., Hanau und Wiesbaden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie der Nordhausen-Erfurter-, Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn, abgeänderte Tarifkilometer für Leipzig Th. B. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Gera, der Weimar-Geraer Eisenbahn und den Stationen der Werra-Eisenbahn im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M, neue Ausnahmesätze für Holz im Verkehr mit Meiningen und Probstzella, sowie für Cement, Steinkohlen, Kokes, Briquetts und Steine des Spezialtarifs III im Verkehr mit Meiningen, und für bestimmte Stückgüter.

Insoweit hiermit Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 15. Juni 1887 in Kraft.

Vom 1. Mai d. J. ab findet auch direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach an der Werrabahn im obenbezeichneten Verkehr statt, während die Abfertigung derartiger Sendungen nach und von Plessa und Radis ausgeschlossen ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 25. April 1887. (934)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag VIII zum Gütertarif.

Derselbe enthält:

1. gültig vom 1. Mai d. J. ab Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Plessa, Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Steinach a.d.Werrabahn, Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen;
2. gültig vom 1. Juni d. J. ab Aufhebung der Transitsätze für Halbstadt, Liebau und Seidenberg;
3. den bereits unter dem 1. April d. J. eingeführten Ausnahmetarifsatz für Kies ab Hohenbocka, Oberlausitzer Bahnhof nach Berlin, Görlitzer Bahnhof.

Vom 1. Mai d. J. ab findet auch direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach an der Werrabahn im obenbezeichneten Verkehr statt, während die Abfertigung derartiger Sendungen nach und von Plessa ausgeschlossen ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,25 *M.* das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 25. April 1887. (935)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Mai d. J. kommt Nachtrag V zum Gütertarif für den vorgenannten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen zu den „Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement“ und zu den „Speziellen Tarifvorschriften“, neue Entfernungen für die Stationen Plessa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Hüttensteinach, Lauscha und Steinach der Werra-Eisenbahn, sowie Kietz und Neuendorf-Friedheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, Ergänzungen und Berichtigungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, zu den Ausnahmetarifen und zu den Nachträgen.

Vom gleichen Tage ab findet direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von den Stationen Neuendorf-Friedheim, Hüttensteinach Lauscha und Steinach a. d. Werrab. in obigem Verkehre statt. Die Abfertigung derartiger Sendungen nach und von Plessa sowie Kietz ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei welchen auch Nachträge zum Preise von 0,30 *M.* für das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 25. April 1887. (936)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Mai d. J. gelangen zu dem vorbezeichneten Tarife die Nachträge IX und X zur Einführung.

Der Nachtrag IX enthält:

1. Aenderung und Ergänzung des Tarifs und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
2. Neue bezw. abgeänderte Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Plessa und Steinach a. d. Werrabahn.
3. Neue Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Berka, Blankenhain, Grunstedt, Hetschburg, Holzdorf, Martinswerk, Nohra, Saalborn, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, gültig vom Tage der Eröffnung des Güterverkehrs auf dieser Bahn.
4. Aenderung und Ergänzung der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife.
5. Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Der Nachtrag X enthält den Ausnahmetarif 16 für bestimmte Stückgüter.

Nachtragsexemplare können von den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Erfurt, den 23. April 1887. (937)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neben Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Stationsverzeichnisses und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Plessa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach der Werra-Eisenbahn; ferner mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab die Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 für Basalt-Pflastersteine und Basaltschotter im Verkehr mit den Stationen Hildburghausen und Immelborn der Werra-Eisenbahn, einen neuen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und eine Berichtigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,20 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 25. April 1887. (938)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Oberhessen. Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag VI zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. April 1883 in Kraft, enthaltend den Ausnahmetarif 4 für bestimmte Stückgüter.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. April 1887. (939)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Altona. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Oktober 1886 ab gültigen Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Abdrücke sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. April 1887. (940)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Am 1. Mai 1887 tritt der Nachtrag II zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie der Thüringischen Privateisenbahnen andererseits in Kraft, enthaltend ausser einigen Aenderungen und Berichtigungen des Kilometerzeigers den für den gesammten Verkehr gültigen Ausnahmetarif 7 für bestimmte Stückgüter.

Die Tarifentfernung Selters-Taucha ist mit Gültigkeit vom 15. Juni 1887 ab von 462 auf 472 km berichtigt.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. April 1887. (941)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Der **Lokaltarif** der Aachen-Jülicher Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Mai 1885 tritt am 30. April 1887 ausser Kraft.

An seiner Stelle gelangt vom 1. Mai d. J. ab der Lokaltarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Mai 1885 nebst Nachtrag I und II zur Anwendung.

Köln, den 30. April 1887. (942)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits vom 1. März 1886 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderung der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement (II A) und der speziellen Tarifvorschriften (II B); Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Glaserberg des Direktionsbezirks Erfurt, Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach der Werrabahn; Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter; Uebergang des Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens auf den Staat und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen bezw. Stationen der Endbahnen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,25 *M.* käuflich zu haben ist.

Köln, den 30. April 1887. (943)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Belgischer Holzverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für Holztransporte zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen einer- und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Belgischen Nordbahn, der Chimaybahn, der Lüttich-Limburger Bahn und der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält gegenüber dem seitherigen Ausnahmetarife vom 1. Mai 1886 erhebliche Frachtermässigungen.

Soweit durch den gegenwärtigen Tarif jedoch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Köln, den 30. April 1887. (944)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Köln
(linksrheinische).

Am 1. Mai d. J. gelangt zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen **Gütertarif** für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und solchen der **Grossherzoglich Oberhessischen** Eisenbahn der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält den Ausnahmetarif 4 für bestimmte Stückgüter.

Köln, den 25. April 1887. (945)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die Station Derschlag des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Grubenholz in Wagenladungen von 10 000 kg nach gewissen Belgischen Stationen in die in vorbezeichnetem Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarife 6a und 7b aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güterexpedition, sowie die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen (links- und rechtsrheinische) zu Köln.

Köln, den 26. April 1887. (946)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die Station Frankfurt a/M.-Ostbahnhof der Hessischen Ludwigseisenbahn wird von sogleich mit den für die Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. gültigen Frachtsätzen in den **Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen** u. s. w. von Deutschen Stationen nach der Station Grajewo transito der Ostpreussischen Südbahn vom 1. Dezember 1886 und zwar in die unter 1 bis 3 des Tarifs näher bezeichneten Ausnahmetarife aufgenommen.

Bromberg, den 21. April 1887. (947)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Mai 1887 tritt zum Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg-Berlin** der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neuabfassung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speciellen Tarifvorschriften;
2. Ergänzung der Vorbemerkungen zu E. Kilometerzeiger;
3. Aufhebung der Transitsätze für Halbstadt, Liebau und Seidenberg des Bezirks Berlin;
4. Neue Entfernungen für Kietz und Neuendorf-Friedheim des Bezirks Bromberg;
5. Neue bezw. anderweite Entfernungen für Berlin, Centralmarkthalle; Breslau, Freiburger Bahnhof, Breslau, Märkischer Bahnhof des Bezirks Berlin;
6. Neue Tarifsätze für Colberg-Berlin, Centralmarkthalle;
7. Neue bezw. anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Getreide etc.;
8. Neue bezw. anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Holz etc.;
9. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Braunkohlen etc. für Rückersdorf des Bezirks Berlin;
10. Ausnahmetarif 12 für bestimmte Stückgüter;
11. Berichtigungen und Aenderungen der Schreibweise von Stationsnamen.

Soweit durch diesen Nachtrag bisher noch nicht veröffentlichte Tariferhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Juni d. J. in Kraft.

Exemplare fr. Nachtrags sind bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 23. April 1887. (948)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. treten zu den Staatsbahntarifen für die Bezirke **Köln (rechts- und linksrheinisch)- und Elberfeld-Breslau** die Nachträge III in Kraft, welche Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der Speziellen Tarifvorschriften, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Erweiterung bezw. Aenderung der Kilometerzeiger, bedingt durch die Aufnahme neuer Stationen bezw. durch erforderlich gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen, Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter und Berichtigungen enthalten. Hierdurch werden neben mehreren Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten erst am 1. bezw. 15. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke der Nachträge zu den Tarifen Köln (rechts- und linksrheinisch)-Breslau sind zum Preise von je 0,25 *M.* und zum Tarife Elberfeld-Breslau zum Preise von 0,24 *M.* bei den Stationskassen käuflich zu haben.

Breslau, den 27. April 1887. (949)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif. Am 11. Mai d. J. tritt zum diesseitigen Lokal-Gütertarif ein Nachtrag VIII in Kraft, welcher ausser Berichtigungen einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält. Exemplare des Nachtrages können, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 27. April 1887. (950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Hannover-Altona vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. Mai d. Js. an gültige Nachtrag 6 herausgegeben, welcher anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie anderweite spezielle Tarifvorschriften, Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Ergänzung des Ausnahmetarifs 7 und einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 24. April 1887. (951)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr vom 1. Januar 1885 tritt mit Gültigkeit vom 1. Mai bezw. 1. Juni d. Js. ab der Nachtrag 12 in Kraft, enthaltend eine bereits besonders publizirte Bestimmung wegen Aufhebung der Transitsätze für die Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen des Bezirks Breslau und Berlin, sowie einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter: Düngemittel, Futtermittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Samen und Sämereien, Kartoffeln, Metalle.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu ersehen. (952)

Frankfurt a. M., den 16. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn (Basel und Schaffhausen). Die in unserer Bekanntmachung vom 13. April d. Js. veröffentlichte Aufhebung der Transitsätze für die Grenz-Uebergangsstationen Bodenbach, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert tritt für den Verkehr mit den Stationen Basel und Schaffhausen via Lindau-Romanshorn erst am 1. November 1887 in Kraft.

Dresden, am 25. April 1887. (953)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. treten zum Tarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr die Nachträge I zu Heft No. 1 und 4 in Kraft, welche Ausnahmesätze für bestimmte Stückgüter, sowie eine Bestimmung (gültig vom 1. Juni 1887) wegen Aufhebung der Transitsätze für die Sächsisch-OesterreichischenGrenz-Uebergangsstationen enthalten. Gleichzeitig werden für die Stationen Basel, Eberbach, Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen der Badischen Staatsbahn, sowie für Saargemünd und Scheidt der Pfälzischen Bahn die gleichen Stückgut-Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gebracht, welche

a) für Basel (Reichsbahn) im vorgedachten Nachtrag I zu Heft No. 4,

b) für Eberbach und Mannheim (Hess. Ludw. B.) im vorgedachten Nachtrag I zu Heft No. 1,

c) für Heidelberg und Schwetzingen (Main-Neckarbahn) im Nachtrag II zu Heft No. 7 des Mitteldeutschen Verbandstarifes,

d) für Saargemünd und Scheidt (Königl. Eisenbahndir. Köln, linksrh.) im Nachtrag III zu Heft No. 2 des Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbandstarifes enthalten sind.

Für die Station Ludwigshafen der Pfälzischen Bahn kommen ausserdem nach Massgabe der Entfernungen des Sächsisch-Südwestdeutschen Tarifheftes No. 2 und der in den vorgedachten Nachträgen enthaltenen Tariftabellen die fraglichen Stückgutsätze ebenfalls zur Einführung.

Dresden, am 25. April 1887. (954)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Lokal-Güterverkehr. Für die Beförderung roher Eisenerze (Eisensteine) von Beucha, Blauenthal, Crimmitschau, Jocketa, Neumark, Potschappel, Schwarzenberg und Weischlitz nach Zwickau werden Ermässigungen der tarifmässigen Frachten im Rückvergütungswege gewährt, falls innerhalb Jahresfrist zusammen 2000 Wagenladungen zu 10000 kg nach Zwickau aufgegeben werden und jede einzelne Frachtbriefsendung aus 5 Doppelwagen besteht, auch zu den Transporten nur — andernfalls leer zurücklaufende — Kohlenwagen Verwendung finden.

Ueber die Höhe dieser Ermässigungen — welche nach Erfüllung obiger Bedingungen gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe gewährt werden — gibt unser Verkehrsbüreau auf Anfragen Auskunft.

Dresden, am 22. April 1887. (955)

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Juni d. J. treten die für die Stationen Eger und Franzensbad bestehenden Transitfrachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife für Holz und Salz ausser Kraft. Es werden demgemäss von diesem Tage ab Sendungen nach und von Oesterreich-Ungarn und darüber hinaus, welche in Ermangelung direkter Tarifsätze auf jenen Stationen zur Umkartirung gelangen, ebenso wie die daselbst zur Aufgabe kommenden oder dorthin bestimmten Sendungen zu den betreffenden höheren Locosätzen abgefertigt.

Meiningen, den 25. April 1887. (956)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. Mai d. J. wird in den Ausnahmetarif No. 9 (für Steine etc.) des Tarifhefts II B für die Relation Maizières-Zürich ein Frachtsatz von 132 Cts. pro 100 kg aufgenommen.

Karlsruhe, den 25. April 1887. (957)
Namens des Verbandes:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. tritt zu unserm vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen **Lokal-Gütertarif** der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und ist bei unseren sämmtlichen Stationen, sowie bei unserer Verkehrskontrole hierselbst käuflich zu haben.

Stettin, den 27. April 1887. (958)
Direktion
der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbands-Gütertarifs (Hessisch-Badischer Verkehr) kommt mit dem 1. Mai d. J. der Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die Stationen der Badischen Höllenthalbahn und für Roth-Malsch, welche jedoch erst nach der Eröffnung des Betriebes in Kraft treten. Ferner treten mit Wirkung vom 10. Mai d. J. ab die im Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1c für Bau- und Nutzholz mit einigen Aenderungen in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 26. April 1887. (959)
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Italienischer Verband. Zu der Deutschen Uebersetzung der Personen-, Gepäck- etc. und Gütertarife der Italienischen Gesellschaften des Mittelländischen und Adriatischen Netzes vom 1. Juli 1885 ist das 1. Ergänzungsheft erschienen, welches von der Druckerei R. Schultz & Cie. hier für 2 *M.* pro Exemplar bezogen werden kann. Das Heft enthält sämmtliche vom Juli 1885 bis 1. März 1887 eingetretenen Aenderungen, den Kilometerzeiger von sämmtlichen Bahnübergängen vom heutigen Stande sowie die Uebersicht der ausserhalb der Tariftabellen gewährten Frachtbegünstigungen.

Strassburg, den 15. April 1887. (960)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn - Verkehr Altona - Breslau. Am 1. Mai d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Altona-Breslau ein Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und speziellen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Kilometerzeigers selbst, sowie Ausnahme-Frachtsätze für bestimmte Stückgüter, Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife und anderweite Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der bisher erschienenen Nachträge.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. April 1887. (961)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Am 15. Mai 1887 tritt der Nachtrag III zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend anderweite, grösstentheils ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Altenkirchen, Ingelbach, Neitersen und Seifen, sowie Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu in den Verkehr einbezogenen Stationen Breitscheid, Derschlag, Dieringhausen, Gummersbach und Ober-Erbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. April 1887. (962)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrh.) etc. - Magdeburg. Der am 1. Mai d. J. erscheinende Nachtrag I zu dem vom 1. Januar d. J. ab gültigen Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält ausser anderen Berichtigungen und Ergänzungen eine anderweite Zusammenstellung der „Besonderen Bestimmungen" und einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, dann die Tarifkilometer für die neuen Stationen Breitscheid, Derschlag, Dieringhausen, Gummersbach und Ober-Erbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und anderweite, gekürzte Tarifkilometer für eine Anzahl Stationen der Westerwaldbahn desselben Bezirks. Diejenigen Berichtigungen, welche Tariferhöhungen in sich schliessen, treten erst am 15. Juni d. J. in Kraft.

Am 1. Mai d. J. kommt ferner an Stelle und unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Tarife ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits zur Einführung.

Abdrücke des gedachten Nachtrags und Tarifs sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. April 1887. (963)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

1. Nachtrag II zum Tarifheft „Theil II", enthaltend Waarenverzeichniss und Kilometertarifsätze des Ausnahmetarifs No. 18 für bestimmte Stückgüter,
2. je ein Nachtrag I zu den Heften I bis V des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (Abtheilung B), der Hessischen Ludwigsbahn (Abtheilung C), der Main-Neckarbahn (Abtheilung D) und der Station Basel der Badischen und Elsass-Lothringischen Eisenbahn (Abtheilung G), enthaltend Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifs No. 18 für bestimmte Stückgüter, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Die Nachträge zu den Heften II und III des Tarifs für den Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn enthalten ausserdem Tarifkilometer und Frachtsätze für neu eröffnete Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) sowie anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für einige Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrhein.) und Elberfeld, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 7 (Eisenerz etc.) für die Hessische Station Hetzbach-Beerfelden.

Wegen Uebertragung des Stückgut-Ausnahmetarifs sowie der neuen Tarifkilometer und Frachtsätze auf einige Wettbewerbs-Stationen ertheilen die Güterexpeditionen Auskunft, bei welchen auch Abdrücke der gedachten Tarifnachträge zu haben sind.

Köln, den 27. April 1887. (964)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nachtrag IV zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. April 1886 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält, ausser neuen

Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und neuen speziellen Tarifvorschriften, Aenderungen des Kilometerzeigers und der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 3 für Eisen und Stahl, sowie den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter nebst zugehöriger Kilometer-Tariftabelle.

Elberfeld, den 27. April 1887. (965)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. treten für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Hannover** einschliesslich der **Hoya - Eystruper** und der **Warstein - Lippstadter** Eisenbahn einerseits und Stationen

a) des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der **Aachen Jülicher** Eisenbahn,
b) des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)**, der **Dortmund-Gronau - Enscheder** und der **Georgs-Marienhütte** Eisenbahn, sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn,
c) des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Elberfeld** und der **Eisern-Siegener** Eisenbahn andererseits

neue Tarife in Kraft, durch welche theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Tarifsätze herbeigeführt werden.

Gleichzeitig werden die nachstehend bezeichneten Tarife nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben:

1. der Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrheinisch)-Hannover vom 1. April 1882,
2. der Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrheinisch)-Hannover vom 1. April 1882,
3. der Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Hannover vom 1. April 1882,
4. der Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1883, letzterer Tarif nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als die in denselben enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze sich auf den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und Stationen der Aachen - Jülicher, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn, sowie der Niederländischen Staatsbahn andererseits beziehen.

Sofern durch die neuen Tarife Frachterhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, bleiben letztere noch bis zum 15. Juni d. J. in Gültigkeit.

Die Tarife sind demnächst bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft. (966)

Hannover, den 25. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 11 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1883 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen zu den Vorbemerkungen der Tariftabellen, neue bezw. anderweite Tarifsätze für verschiedene Stationen, sowie Ausnahme-Frachtsätze für bestimmte Stückgüter, für Eisen des Spezialtarifs II ab Soest und für Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr nach Lübeck.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben. (967)

Hannover, den 28. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens des Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. Mai d. J. ab gültige Nachtrag 3 herausgegeben, welcher anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie anderweite spezielle Tarifvorschriften, eine Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 19. April 1887. (968)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Nassau - Elsass - Lothringischer Güterverkehr. Zum Gütertarif für den Nassau-Elsass - Lothringischen Verband vom 15. Oktober 1884 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab der Nachtrag V erschienen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen, eine anderweite Fassung der „Besonderen Bestimmungen“, ermässigte Sätze für die Kerkerbachbahn, sowie einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter: Düngemittel, Futtermittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Samen und Sämereien, Kartoffeln und Metalle.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. April 1887. (969)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Cronberger Bahn. Zum Gütertarif für den Verkehr mit der Cronberger Bahn vom 15. Februar 1885 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab der Nachtrag V erschienen, enthaltend eine anderweite Fassung der „Besonderen Bestimmungen, Abschnitt A und B“, Frachtsätze für die Station Pfungstadt (Nebenbahn) der Main-Neckarbahn, sowie einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter: Düngemittel, Futtermittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Samen und Sämereien, Kartoffeln und Metalle. Dieser Ausnahmetarif erstreckt sich vorläufig nicht auf den Verkehr mit der Pfälzischen Bahn.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. April 1887. (970)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Bromberg. Mit dem 1. Mai d. J. kommt zum Staatsbahn - Gütertarife Frankfurt a/M. - Bromberg der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen bezw. Ergänzungen des Vorworts und der besonderen Bestimmungen,
b) ermässigte Sätze für Braunkohlen etc. von Calbe (Stadt), Neugattersleben, Oberröblingen a/See und Riestedt nach Berlin K. O. und Lichtenberg-Friedrichsfelde,
c) ermässigte Sätze für grobe Schleifsteine von Querfurt nach einzelnen Ostbahn-Stationen,
d) ermässigte Sätze für bestimmte Stückgüter im gesammten Verkehre (ausschliesslich mit Marienburg-Mlawka).

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 20. April 1887. (971)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Frankfurt a/M. - Hannover. Am 1. Mai d. J. kommt Nachtrag XVII zur Einführung, welcher Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die Haltestelle Uder und theilweise abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Gemünden, sowie Ergänzung der Ausnahmetarifs 18 (Steine des Spezialtarifs III) und Ausnahmetarif 19 für bestimmte Stückgüter enthält. Die betheiligten Expeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 24. April 1887. (972)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XI zum Frankfurt-Hessischen Wechselverkehr in Kraft; derselbe enthält:

a) anderweite Fassung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften.
b) Ermässigung der Frachtsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn.
c) Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta.
d) Ausnahmetarif für Düngemittel etc. als Stückgut.

Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 26. April 1887. (973)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Frankfurt a/M.-Berlin. Vom 1. Mai d. J. kommt Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif und Nachtrag IV zum Gütertarif zur Einführung. Nachtrag I enthält abgeänderte bezw. neue Tariftabellen für Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain B. Dr. B. und Nachtrag IV enthält abgeänderte Entfernungen für Berlin, Schlesischer Bahnhof, Dresden-Friedrichstadt, Elsterwerda B. Dr. B., Görlitz, Grossenhain B. Dr. B., Kamenz in Sachsen und Zittau, neue Entfernungen für Berlin, Central - Markthalle und Breslau, Freiburger Bahnhof, ferner Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen und Ausnahmetarif 9 für bestimmte Stückgüter, sowie Aufhebung der Sätze für den Transitverkehr der Stationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg. Für Halbstadt etc. treten die Sätze vom 1. Juni ab ausser Kraft und für Breslau, Freiburger Bahnhof finden die neuen Sätze, welche mit Erhöhungen von 4 bis 5 km verbunden sind, erst vom 15. Juni d. J. ab Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 25. April 1887. (974)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarife Frankfurt a/M.-Braunschweig und Magdeburg. Am 1. Mai d. J. tritt für den Verkehr mit den früheren Braunschweigischen Stationen Nachtrag IV und für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg Nachtrag XII in Kraft. Dieselben enthalten Entfernungen für die Haltestelle Uder und Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen. (975)

Frankfurt a/M., den 25. April 1887.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokaltarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Lokal-Gütertarife für den diesseitigen Bezirk vom 1. April 1885 der vierte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser verschiedenen Entfernungskürzungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife einen neuen A u s n a h m e t a r i f f ü r b e s t i m m t e S t ü c k g ü t e r und ferner eine Abänderung des Tarifs für die Güterbeförderung nach der Striegauer Weiche in Breslau, wodurch Erhöhungen für den über den Freiburger Bahnhof sich bewegenden Verkehr um 4 bis 5 km eintreten. Diese Erhöhungen erlangen indess erst am

15. Juni d. J. Geltung. Näheres über den Inhalt des Nachtrages ist bei den diesseitigen Güter- und Gepäckexpeditionen sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, woselbst auch Exemplare des Nachtrages für den Preis von 0,25 *M.* zu haben sind, zu erfahren.

Berlin, den 27. April 1887. (976)
Königliche Eisenbahndirektion.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Für Stückgüter der Normalklasse I des Lokaltarifes, Theil I vom 1. September 1883 von den Stationen Aussig, Dux, Hohenstein und Teplitz nach Holland, Belgien und darüber hinaus, welche ab Eger in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg nach Gustavsburg, Mannheim, Frankfurt a/M., Kastel Hafen, Ludwigshafen a/Rh. oder Mainz Hafen und ab da per Rhein, resp. Main verfrachtet werden, wird rücksichtlich der Strecke Komotau trs.-Eger (B. E. B.) der Frachtsatz von 60,5 kr. Oe. W. pro 100 kg vom 14. Mai d. J. bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1887 im Rückvergütungswege bewilligt.

Nähere Auskunft wird im kommerziellen Büreau der unterzeichneten Generaldirektion ertheilt.

Prag, am 26. April 1887. (977)
Die Generaldirektion.

Zu dem seit 15. Oktober 1883 gültigen Heft XI des **Ungarischen Eisenbahn-Verbandtarifes** Theil II tritt mit 1. Mai l. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher für die Beförderung von Eisenwaaren von Stationen der Kön. Ung. Staatseisenbahnen nach Stationen der Budapest-Fünfkirchner, Mohács-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einen neuen Ausnahmetarif enthält.

Exemplare dieses Nachtrags sind in der Tarifabtheilung der Kön. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 25. April 1887. (978)
Die Direktion.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des V. Nachtrages zum Tarif vom 1. Oktober 1885. Mit 15. Mai 1887 tritt der V. Nachtrag zum Tarif für den Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband, gültig vom 1. Oktober 1885, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält:

1. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 für Zucker.
2. Einen neuen Ausnahmetarif No. 8 für Schwefelsäure.
   Von den zu diesem Ausnahmetarif angegebenen Kürzungsbeträgen sind vom 15. Mai l. J. ab bis auf weiteres jene sub B von den betreffenden Frachtsätzen in Abzug zu bringen.
3. Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs No. 3 für Eisen etc.
4. Aenderungen einiger Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 für Getreide etc.

Die Tarifänderungen sub 4. treten erst mit 1. Juni l. J. in Gültigkeit.

Exemplare des Tarifnachtrags können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 23. April 1887. (979)
Die Verbandverwaltungen.

4. Generalversammlungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Die vierzehnte ordentliche General-versammlung dieser Gesellschaft findet am

Freitag, den 27. Mai 1887
Vormittags 11 Uhr

im Saale des Hôtel Stadt Hamburg in Eutin statt.

Zweck der Versammlung:

1. Vorlage des Geschäftsberichts nebst der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1886; Berichterstattung des Aufsichtsraths über die Prüfung dieser Vorlagen und über die Vorschläge zur Gewinnvertheilung;
2. die Genehmigung der Bilanz, Bestimmung der Gewinnvertheilung und Ertheilung der Decharge;
3. Verfügung über den vorhandenen Ueberschuss der Gleschendorf-Ahrensboecker Baukasse.

Zur Theilnahme an den Beschlüssen der Generalversammlung sind die Inhaber von mindestens 5 Aktien berechtigt. Die Theilnehmer haben ihren Actienbesitz, bezw. denjenigen, für welchen sie in Vollmacht stimmen, unter Angabe der Nummern, spätestens am 20. Mai d. J. in Lübeck bei der Kommerzbank, in Berlin bei dem Bankhause Louis Kuczynski, nachzuweisen; sie erhalten hierüber eine Bescheinigung, gegen welche am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten in Eutin ausgehändigt werden.

Geschäftsbericht, Bilanz, sowie Gewinn- und Verlustrechnung pro 1886 werden vom 12. Mai d. J. an in unserm Betriebsbüreau in Lübeck zur Einsicht der Aktionäre ausgelegt werden.

Eutin, den 23. April 1887. (980 H&V)
Der Verwaltungsrath:
Siebold,
p. t. Vorsitzender.

5. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Dachkonstruktionen für die Wagenreparatur-Werkstatt und Schmiede des Erweiterungsbaues der Hauptwerkstatt Gotha. Gewicht der Konstruktionstheile veranschlagt auf

132 t Schweisseisen,
12 „ verzinktes Schweisseisen und verzinktes Wellblech,
7 „ Gusseisen.

Termin am 14. Mai 1887 Vorm. $11^1/_2$ Uhr im Maschinentechnischen Büreau, Neuegasse 29/33.

Der Verdingung liegen die allgemeinen, periodisch durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Ausschreibungsbedingungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Zeichnungen, Bedingungen u. s. w. können im genannten Büreau eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 5,50 *M.* und 50 ₰ Porto von daher bezogen werden.

Angebote sind gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Dachkonstruktionen in der Hauptwerkstatt Gotha" versehen bis zu oben bezeichnetem Termin kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 28. April 1887. (981)
Maschinentechnisches Büreau.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Juli 1887 bis dahin 1888 erforderlichen Feuerungsmaterialien, und zwar:

Gruppe I umfassend:
46 000 t Steinkohlen-Briquetts oder Stückkohlen,
172 000 „ Förderkohlen,
2 210 „ Schmiedekohlen,
1 450 „ gewöhnliche Gaskohlen,
300 „ Cannel-Gaskohlen.
Gruppe II umfassend:
1 300 t Lokomotivkoaks,
420 „ Schmelzkoaks

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für jede einzelne Gruppe bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien Gruppe I bezw. II.

bis zum Eröffnungstermine am
Montag, den 16. Mai 1887, Vormittags 10 Uhr
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 11. Juni d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 23. April 1887. (982)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien, als:

Eisenblech, Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahlabfälle, Kupfer, Messing, Gussstahlachsen, Speichen- und Scheibenräder, Radreifen, Gummiabfälle, Manufacte u. s. w.

Termin: Dienstag, den 17. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, im maschinentechnischen Büreau.

Bedingungen und Massenverzeichniss können daselbst eingesehen und gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

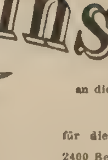
Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 20. April 1887. (983)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 34. Zeitung des Vereins 1887.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-österreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Mai 1887.

Inhalt:

Denkschriften

zur Erinnerung an die Schlusssitzungen des Ausschusses der Berlin-Hamburger, bezw. des Verwaltungsrathes der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Nachdem die Unternehmungen der Berlin-Hamburger und der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft vollständig in den Besitz des Preussischen Staates übergegangen sind, fanden die Schlusssitzungen des Ausschusses, bezw. des Verwaltungsrathes dieser beiden Gesellschaften am 29. Januar, bezw. am 31. März d. J. statt. Bei dieser Gelegenheit wurde seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona den Mitgliedern der genannten Gesellschaftsbehörden je eine Denkschrift überreicht, worin die Entstehung und Entwickelung jener Eisenbahnunternehmungen dargestellt sind. Aus diesen beiden Denkschriften sind die nachstehenden Mittheilungen entnommen und theilweise noch etwas vervollständigt:

A. Berlin-Hamburger Bahn.

Alsbald nach Erlass des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 trat in Berlin ein Komitee zur Begründung eines Aktienvereins für Erbauung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg zusammen. Demselben wurde von den Regierungen der betheiligten Staaten die Genehmigung zur Ausführung der bezüglichen Vorarbeiten in den Jahren 1840 und 1841 ertheilt. Die definitive Konstituirung der Aktiengesellschaft kam aber erst am 27/28. Juli 1843 zu Stande, da es nicht gelang, das für die 270 km lange Strecke Berlin-Bergedorf auf 8 Millionen Thaler veranschlagte Anlagekapital durch Privatzeichnung aufzubringen, so dass erst eine direkte Betheiligung der Regierungen von Mecklenburg und Hamburg, durch Uebernahme von 3 Millionen Thaler in Aktien, das Zustandekommen des Unternehmens ermöglichte. Die ertheilten Konzessionen bezogen sich auf eine Bahn von Berlin nach Bergedorf, zum Anschluss an die bereits bestehende Hamburg-Bergedorfer Bahn, welche von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft unter drückenden Bedingungen gepachtet wurde. Der Bau der Bahn von Berlin bis Bergedorf wurde in den Jahren 1844 bis 1846 unter Leitung des Geheimen Regierungs- und Bauraths Neuhaus, welcher auch bis zu seinem im Jahre 1876 erfolgten Tode den Betrieb der Bahn als technischer und vorsitzender Direktor mit grösster Umsicht und den günstigsten Erfolgen leitete, — ausgeführt, so dass die 225 km lange Strecke Berlin-Boizenburg am 15. Oktober 1846, die Strecke Boizenburg-Bergedorf von 45 km Länge am 15. Dezember 1846 dem Betrieb übergeben werden konnte.

In den ersten Betriebsjahren hatte das junge Unternehmen mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Das knapp bemessene Aktienkapital war durch den Bau erschöpft und die Verkehrseinnahmen blieben bei der Ungunst der Zeitverhältnisse hinter den gehegten Erwartungen zurück. Die Ereignisse des Jahres 1848, wodurch Handel und Verkehr gelähmt wurden, waren für die Berlin-Hamburger Bahn namentlich deshalb sehr nachtheilig, weil infolge des Krieges mit Dänemark der Hamburger Hafen für längere Zeit blockirt war.

Nach Beendigung des Krieges mit Dänemark verlangte überdies die Dänische Regierung, unter Androhung von Zwangsmassregeln, den schleunigen Bau der Zweigbahn Büchen-Lauenburg, deren Ausführung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft bei der Konzessionsertheilung zur Bedingung gemacht war. Dank ihrer umsichtigen Leitung überwand aber die Gesellschaft alle damit zusammenhängenden finanziellen Schwierigkeiten und konnte am 15. Oktober 1851 die genannte 12 km lange Zweigbahn dem Betrieb übergeben.

In den ersten Betriebsjahren konnte die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft von ihrem Unternehmen, bei dessen Gründung man sich einen Reingewinn von etwa 8 pCt. versprochen hatte, keine Dividende vertheilen. Seit dem Jahre 1851 begann aber, infolge Besserung der politischen und Verkehrsverhältnisse sowie des Anschlusses der Lübeck-Büchener Bahn in Büchen, der Mecklenburgischen Bahn in Hagenow und der Magdeburg-Wittenberger Bahn in Wittenberge, — ein Aufschwung des Unternehmens, der bei der geschickten und energischen Verwaltung desselben zu finanziellen Erfolgen führte, welche alle Erwartungen überstiegen und für das Verkehrsleben der beiden Endpunkte der Bahn, für die Grossstädte Berlin und Hamburg, von der grössten Bedeutung wurden.

Um diese Verkehrszunahme zu beurtheilen, möge hier angeführt werden, dass vom Jahr 1848 bis zum Jahr 1874 die Zahl der auf der Berlin-Hamburger Bahn beförderten Personen von 522 506 auf 2 330 707, das Gewicht des beförderten Frachtguts von 1 799 481 auf 21 930 509 Centner, die Gesammteinnahme von 1 070 055 auf 5 035 267 Thaler gestiegen ist. In den Jahren 1875 bis 1883 verringerte sich die Betriebseinnahme von 16 814 059 auf 14 891 528 *M*, weil einerseits die Konkurrenz der Elbschifffahrt, andererseits der Einfluss der neuen Bahnlinien Stendal-Uelzen und Harburg-Hamburg sich mehr und mehr fühlbar machte.

Eine erhebliche Erweiterung erfuhr das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen durch den Bau der 142 km langen Wittenberge-Buchholzer Bahn, welche am 31. Dezember 1874 dem Betrieb übergeben wurde, sowie durch Erbauung der am 1. Juni 1882 eröffneten Anschlussbahn an die Berliner Stadtbahn bei Charlottenburg. Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft betheiligte sich ferner an der Herstellung der im Jahre 1864 in Betrieb genommenen Elb-Trajektanstalt bei Lauenburg und der später an Stelle dieser Trajektanstalt erbauten, am 1. November 1878 eröffneten Elbbrücke.

Die Betriebsmittel, welche im Jahre 1851 aus 48 Lokomotiven, 105 Personenwagen und 472 Güter-, Vieh- u. s. w. Wagen bestanden, wurden bis zum Jahr 1883 auf 202 Lokomotiven, 403 Personenwagen und 3 875 Güter-, Vieh- u. s. w. Wagen vermehrt. Gleichzeitig wurden die Bahn- und Bahnhofsanlagen immer mehr vervollständigt und erweitert, namentlich die grossen Endbahnhöfe bei Berlin und Hamburg, und überdies ein Reservefonds von mehr als 28 Millionen Mark angesammelt.

Während der Verhandlungen über die Verstaatlichung des Unternehmens konnten die Gesellschaftsbehörden mit Recht die Berlin-Hamburger Bahn als eine der am besten eingerichteten und ausgerüsteten Bahnen Deutschlands bezeichnen.

B. Altona-Kieler Bahn.

Die erste Anregung zur Erbauung einer Eisenbahn von Altona nach Kiel ging von der Staatsregierung aus und zwar in Veranlassung eines Gesuches mehrerer Kaufleute, welche für eine Bahn von Hamburg nach Lübeck Vorarbeiten auf Holsteinischem Gebiet auszuführen wünschten.

Durch Resolution des Königs von Dänemark vom 10. Dezember 1835 wurde eine Kommission niedergesetzt zur Prüfung der Frage, inwieweit es dem Interesse des Staates entsprechen möchte, durch Anlegung einer Eisenbahn im Gebiete der Herzogthümer Schleswig und Holstein eine leichtere Kommunikation zwischen der Nord- und Ostsee zu Stande zu bringen, sowie event. zwischen welchen Punkten eine solche Bahn am zweckmässigsten anzulegen und wie die Ausführung des Unternehmens vorzubereiten sein werde.

Die Kommission kam nach eingehenden Erwägungen zu dem Resultat, dass die Ausführung eines so gewagten Eisenbahnunternehmens auf Kosten des Staates nicht zu empfehlen sei, es aber bedenklich sei, unthätig zu bleiben, während in den Nachbarstaaten Eisenbahnen gebaut würden. Wenn man also eine Bahn zulassen wolle, dann sei einerseits Hamburg-Altona der gegebene Ausgangspunkt, andererseits eine Holsteinische Stadt an der Ostsee der dem Landesinteresse entsprechende Endpunkt.

Zur Förderung eines solchen Unternehmens wurden durch Bekanntmachung der Eisenbahnkommission vom 18. Mai 1840 die durch Königliche Resolution vom 12. desselben Monats festgestellten Bedingungen, unter denen einer Privatgesellschaft der Bau einer Eisenbahn zur Verbindung der Nord- und Ostsee gestattet werden sollte, zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Es bildete sich nun, zum Zweck der Erbauung einer Eisenbahn von Altona nach Kiel, ein Komitee, zumeist aus Kieler und Altonaer Geschäftsleuten bestehend, und liess durch den Englischen Ingenieur Buck die erforderlichen Vorarbeiten ausführen. Sodann wurde mit Genehmigung der Regierung die Aufforderung zur Aktienzeichnung erlassen und zwar war das Aktienkapital auf 1 850 000 Speziesthaler (à $4^1/_2$ *M*) festgestellt.

Obgleich durch die oben erwähnte Bekanntmachung eine Betheiligung der Staatsregierung bei einem solchen Unternehmen mit $^1/_4$ des Aktienkapitals in Aussicht gestellt war, stiess die Aktienzeichnung in geschäftlichen Kreisen auf grosse Schwierigkeiten und das Zustandekommen des Unternehmens wurde nur dadurch ermöglicht, dass die Stadt Altona 4 000 Aktien (à 100 Speziesthaler), die Stadt Kiel 2 000 Aktien, das Altonaische Unterstützungsinstitut 200 Aktien übernahm und die Staatsregierung noch über die ertheilte Zusicherung hinaus sich mit 500 000 Speziesthalern bei dem Unternehmen betheiligte.

Nachdem die Gesellschaft sich am 16. Juni 1842 konstituirt hatte und derselben bereits unterm 28. desselben Monats die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Altona nach Kiel ertheilt war, wurde zunächst bei Ausführung der speziellen Vorarbeiten die Bahnrichtung über Elmshorn festgestellt und sodann die Leitung der im Jahre 1843 begonnenen Bauausführung dem Oberingenieur Dietz übertragen, welcher den Bau sehr schnell und verhältnissmässig billig, auch sodann als ausführender Direktor bis zu seinem im Jahr 1870 erfolgten Tode den Betrieb der Bahn mit grosser Sparsamkeit und dem besten Erfolg leitete.

Bereits am 18. September 1844 konnte die 106 km lange Bahn dem Betrieb übergeben werden. An beiden Endpunkten, in Altona wie in Kiel, waren aber zunächst nur provisorische Anlagen gemacht und es zeigte sich, dass hier noch kostspielige Bauten erforderlich waren, um die Bahn sowohl mit der Elbe wie mit dem Kieler Hafen in direkte Verbindung zu bringen, so dass die Gesellschaft im Jahr 1845 sich genöthigt sah, ihr Anlagekapital um 2 000 neue Aktien zu erhöhen.

Der Verkehr auf der Altona-Kieler Bahn entwickelte sich sehr günstig und gleichzeitig wurde der Betrieb in einer, den damaligen bescheidenen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden, einfachen und sparsamen Weise eingerichtet und geleitet, so dass schon für das erste Betriebsjahr 4 pCt., für das zweite sogar 5 pCt. Dividende gezahlt werden konnte. Die Betriebseinnahme, welche im ersten Betriebsjahr (1865) aus dem Personenverkehr 169 418 und aus dem Güterverkehr 124 440 Thaler betrug, stieg fortdauernd und war im Jahr 1863 bereits auf 283 307 Thaler aus dem Personen- und 379 708 Thaler aus dem Güterverkehr angewachsen.

Mit dem Jahr 1864 beginnt die weitere Ausdehnung des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens, und zwar zunächst durch Ankauf der 34 km langen Rendsburg-Neumünsterschen Bahn, welche im Jahre 1845 durch eine besondere Gesellschaft gebaut war.

Im Jahr 1865 wurde von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft auch der Bau der Ostholsteinischen Bahnen, Neumünster-Ascheberg-Neustadt und Kiel-Ascheberg (zusammen 89 km lang) und des auf Holsteinischem Gebiet liegenden Theiles der Altona-Hamburger Verbindungsbahn begonnen, von denen die letztere bis zur Station Schulterblatt an der Hamburger Grenze für den Güter- und Viehverkehr bereits am 30. September 1865 dem Betrieb übergeben werden konnte, während die bauliche Vollendung und Inbetriebnahme der Ostholsteinischen Bahnen nicht vor dem 31. Mai 1866 sich ermöglichen liess.

Der Betrieb des auf Kosten des Hamburger Staates erbauten, auf Hamburgischem Gebiet liegenden, Theiles der Verbindungsbahn, welcher auf 3 Jahre von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gepachtet war, wurde am 16. Juli 1866 eröffnet. In demselben Jahr wurde auch der Bau der 10 km langen Altona-Blankeneser Zweigbahn begonnen und so eifrig gefördert, dass dieselbe schon am 19. Mai 1867 dem Betrieb übergeben werden konnte.

Während alle diese neuen Bahnlinien in der Ausführung, bezw. in der Vorbereitung begriffen waren, schloss die Altona-Kieler Eisenbahnverwaltung mit der Englischen Bauunternehmerfirma Peto, Brassey & Belts, die thatsächlich im Besitz der Schleswigschen Eisenbahnen war, einen Vertrag, wodurch das ganze, derzeit noch im Ausbau begriffene, Schleswigsche Eisenbahnnetz von 233 km Gesammtlänge gegen eine feste Verzinsung des Anlagekapitals für die ganze Zeitdauer der betreffenden Konzession in den Betrieb der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft überging.

Sodann gelangte in den Jahren 1872 bis 1875 die 45 km lange Zweigbahn Neumünster-Oldesloe, welche am 10. Dezember 1875 dem Verkehr eröffnet wurde, und die nur für den Güterverkehr bestimmte Altonaer Hafenbahn, welche durch einen 400 m langen Tunnel hindurchführt und an Stelle der früher dort angelegten, aber nicht mehr genügend leistungsfähigen, geneigten Ebene die Verbindung des Bahnhofs Altona mit dem Elbkai vermittelt, — zur Ausführung.

Schliesslich erbaute die Altona-Kieler Gesellschaft im Jahr 1883 noch die 9 km lange Bahn untergeordneter Bedeutung von Blankenese nach Wedel, welche am 2. Dezember 1883 dem Betrieb übergeben wurde.

Ausser diesen Erweiterungen des eignen Unternehmens machte die Altona-Kieler Gesellschaft es sich zur Aufgabe, auch andere Gesellschaften beim Bau von Anschlussbahnen durch Zeichnung eines Theiles des betreffenden Anlagekapitals und durch Gewährung günstiger Bedingungen bezüglich der Anschlüsse und des Betriebes zu unterstützen. Auf solche Weise wurde z. B. das Zustandekommen der Westholsteinischen Bahn Neumünster-Heide-Tönning mit deren Zweigbahn Heide-Wesselburen-Büsum und der Kreis Oldenburger Bahn Neustadt-Oldenburg ermöglicht. Der Bau und Betrieb der letzteren Bahn wurde seitens der Altona-Kieler Verwaltung für Rechnung der betreffenden Gesellschaft geführt.

Bei einem Rückblick auf die Geschichte des Altona-Kieler und des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens wird man den Gesellschaftsbehörden beider Privatunternehmungen die Anerkennung nicht versagen können, dass dieselben mit seltenem Geschick und den besten Erfolgen bemüht gewesen sind, die ihnen anvertrauten Bahnen mit hervorragender Sicherheit des Betriebes unter sorgfältiger Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsinteressen und des finanziellen Interesses der Aktionäre zu verwalten und gleichzeitig durch ausgedehnte Wohlfahrtseinrichtungen für das Wohl der ihnen unterstellten Beamten und Arbeiter Sorge zu tragen. H. T.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1885/86.

(Fortsetzung aus No. 32.)

Auf den Deutschen Bahnen sind während des Betriebsjahres 1885/86 zusammen rund 275,4 (272,6)*) Millionen P e r s o n e n in den vier Wagenklassen, und zwar mit Einschluss der Fahrten auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementsbillets, der bestellten Extrazüge und der Beförderung von Militär auf Requisitionsschein und Militärbillets, also etwa 2,8 Millionen Personen oder 1,1 pCt. mehr als im Vorjahre befördert worden. In dem Jahre 1884/85 betrug die Steigerung des Personenverkehrs gegen das Vorjahr 5,2 pCt. Von der angegebenen Personenzahl wurden über 7 932 (7 689) Millionen Personenkilometer, von jeder Person somit durchschnittlich 28,8 (28,2) km zurückgelegt. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind etwa in der I. Wagenklasse 0,71 pCt., in der II. Wagenklasse 11,25 pCt., in der III. Wagenklasse 64,82 pCt., in der IV. Wagenklasse 20,80 pCt. und als Militärs 2,42 pCt. gefahren, während die entsprechenden Antheile in dem vorhergehenden Jahre bezw 0,86, 12,01, 63,99, 20,62 und 2,52 pCt. betrugen. Hiernach hat die Benutzung der I. und II. Wagenklasse ab- und diejenige der III. und IV. Wagenklasse zugenommen.

An E i n n a h m e n a u s d e r P e r s o n e n b e f ö r d e r u n g (ausschl. der Gepäck- und Nebeneinnahmen) wurden auf 1 Personenkm 3,33 ₰, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 7 233 ℳ und auf 1 000 Achskm der Personenwagen 148 ℳ erzielt. Während die letztere Ziffer mit der bezüglichen Angabe des Vorjahres übereinstimmt, ist in dem letzteren die Durchschnittseinnahme auf 1 Personenkm zu 3,38 ₰ und auf 1 km der Betriebslänge zu 7 266 ℳ ermittelt worden. Die Durchschnittseinnahme auf 1 Personenkm war am höchsten bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 3,40 (3,47) ₰ und am niedrigsten bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 3,23 (3,22) ₰; bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen entspricht dieselbe wie auch in dem Vorjahre dem angegebenen Gesammtdurchschnitte. Im einzelnen wurde auf 1 Personenkm der höchste Betrag von 7,11 (7,54) ₰ durch die F r i e d r i c h r o d a e r E i s e n b a h n, der niedrigste von 2,26 (3,25) ₰ durch die G e o r g s - M a r i e n h ü t t e E i s e n b a h n vereinnahmt. Hinsichtlich der Einnahme auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge steht jedoch die Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen an der Spitze mit 7 600 (7 604) ℳ, demnächst folgen die Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 4 781 (4 962) ℳ und schliesslich die Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 4 112 (4 087) ℳ. Bei dieser Berechnungsweise ergibt sich die höchste Einnahme von 38 738 (36 638) ℳ bei der L u d w i g s b a h n (N ü r n b e r g - F ü r t h), welche hinsichtlich ihrer Einnahme auf 1 Personenkm — 2,83 ₰ — unter den 70 Verwaltungen die vierte Stufe von unten einnimmt; mit dem an sich sehr erheblichen, aber doch wesentlich geringeren Betrage von 23 845 (23 420) ℳ folgt alsdann die M a i n - N e c k a r b a h n, an welche sich mit einem fast ebenso grossen Unterschiede die S ä c h s i s c h e S t a a t s e i s e n b a h n mit 9 668 (9 366) ℳ anschliesst. Weiterhin gehen die bezüglichen Einnahmen allmählich bis auf 691 (646) ℳ bei der G e o r g s - M a r i e n h ü t t e E i s e n b a h n herunter. Im übrigen blieben ü b e r der Durchschnittssumme nur die Lübeck-Büchener Bahn mit 9 207 ℳ, die Badische Staatsbahn mit 8 751 ℳ, die Hessische Ludwigsbahn mit 8 561 ℳ, die Cronberger Bahn mit 8 403 ℳ, die Friedrichrodaer Bahn mit 8 358 ℳ, die Preussische Staatsbahn mit 7 972 ℳ und die Zittau-Reichenberger Bahn mit 7 350 ℳ. Bezüglich der auf 1 000 Achskm der Personenwagen berechneten Einnahme standen die Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit dem Durchschnittssatze von 161 (165) ℳ am günstigsten, während die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen mit 147 (147) ℳ und die Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 140 (145) ℳ u n t e r dem Gesammtdurchschnitte zurückgeblieben sind.

Von den in den Personenwagen vorhandenen P l ä t z e n waren bei der Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 24,32 (24,26) pCt., bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 23,74 (25,71) pCt., bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 23,45 (24,85) pCt. und im Gesammtdurchschnitte 24,25 (24,32) pCt. ausgenutzt. Ein auffällig günstiges Verhältniss in dieser Beziehung ist bei der P a r c h i m - L u d w i g s l u s t e r B a h n mit 58,30 (25,05) pCt. nachgewiesen; demnächst folgt erst mit 32,67 (33,98) pCt. die E i s e n b e r g - C r o s s e n e r B a h n, während sich bei der G l a s o w - B e r l i n c h e n e r B a h n mit 6,93 (10,30) pCt. die geringste Platzausnutzung findet. Die Abweichungen gegenüber den bezüglichen Ergebnissen des Vorjahres sind im allgemeinen nicht allzu erheblich; abgesehen von der vorerwähnten gewaltigen Steigerung bei der Parchim-Ludwigsluster Bahn ist jedoch noch auf den Unterschied

	1884/85	1885/86
1. bei der Nordhausen-Erfurter Bahn .	32,06 pCt.	25,61 pCt.
2. „ „ Georgs-Marienhütte Bahn . .	4,23 „	12,03 „
3. „ „ Neubrandenburg-Friedländer Bahn	15,35 „	24,26 „

aufmerksam zu machen.

J e d e P e r s o n e n w a g e n a c h s e d e r Z ü g e war durchschnittlich mit 4,43 (4,39) Personen besetzt. Dieser Durchschnittssatz ist bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 4,72 (4,75) Personen übertroffen, bei den Staatsbahnen und für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen, sowie bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 4,41 (4,36) bezw. 4,34 (4,77) Personen nicht ganz erreicht. Die grösste Belastung je einer Wagenachse ist bei der H o y a e r E i s e n b a h n mit 7,83 (7,71), die geringste bei der Georgs-Marienhütte Bahn mit 2,14 (1,35) Personen festgestellt.

G e g e n F r a c h t b e r e c h n u n g sind an G ü t e r n a l l e r A r t — Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh und frachtpflichtiges Dienstgut — zusammen rund 149 (202) Millionen Tonnen auf mehr als 15 965 (16 208) Millionen Tonnenkilometer befördert worden. Die hierbei erzielte Einnahme betrug auf 1 tkm 4,07 (4,10) ₰ und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 17 524 (18 781) ℳ. Der Güterverkehr während des Berichtsjahres ist also hinter dem Umfange desselben im Jahre 1884/85 nicht unbeträchtlich zurückgeblieben. Im einzelnen ergab die Einnahme auf 1 tkm bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 4,03 (4,06) ₰, bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 4,12 (4,14) ₰ und bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 4,77 (4,80) ₰, während diese drei Gruppen hinsichtlich der Höhe der Einnahme auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge einander genau in umgekehrter Reihe, und zwar bezw. mit 18 706 (20 070), 9 797 (9 893) und 9 311 (9 846) ℳ, folgen. Auffällig erscheinen auch hierbei wieder die Ergebnisse der F r i e d r i c h r o d a e r B a h n, bei welcher die Einnahme auf 1 tkm die von keiner anderen Bahn erreichte Höhe von 31,71 ₰ und auf 1 km der Betriebslänge nur 2 784 (2 335) ℳ betrug, d. h. in letzterer Beziehung die niedrigste Einnahme innerhalb der Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen, zu welcher die bezeichnete Bahn gehört. Die höchste Einnahme auf 1 km der Betriebslänge ist bei der M a i n - N e c k a r b a h n mit 26 990 (24 195) ℳ, die niedrigste mit 356 (378) ℳ bei der S c h l e s w i g - A n g e l e r B a h n und die niedrigste Einnahme auf 1 tkm mit 2,53 (3,09) ₰ bei der O e l s - G n e s e n e r B a h n verzeichnet. Bemerkenswerthe Unterschiede gegen die bezüglichen Ergebnisse des Betriebsjahres 1884/85 sind u. a. bei folgenden Bahnen ermittelt:

Bahnen	Einnahme auf 1 tkm 1884/85	Einnahme auf 1 tkm 1885/86	Zu- bezw. Abnahme der Einnahme 1885/86 in pCt.
A.	₰	₰	
1. Friedrichrodaer Bahn . . .	37,53	31,71	— 15,51
2. Wittenberge-Perleberger B.	13,15	9,88	— 24,87
3. Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	24,53	19,28	— 21,40
	Einnahme auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge		
B.	ℳ	ℳ	
1. Main-Neckarbahn	24 195	26 990	+ 11,94
2. Zittau-Reichenberger Bahn .	15 853	13 990	— 11,75
3. Marienburg-Mlawkaer Bahn	8 603	9 636	+ 12,01
4. Ostpreuss. Südbahn nebst Fischhausen-Palmnicken . .	12 819	14 537	+ 13,40
5. Altona-Kaltenkirchener Bahn	417	865	+ 107,43
6. Eisern-Siegener Bahn . . .	10 983	14 308	+ 30,27
7. Osterwieck-Wasserlebener B.	8 610	5 767	— 33,03
8. Wittenberge-Perleberger B.	4 434	6 086	+ 37,26
9. Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	3 099	2 426	— 21,72
10. Werrabahn nebst Wernshausen-Schmalkalden . .	10 861	8 739	— 19,54
11. Hobenebra-Ebelebener Bahn	6 253	4 001	— 36,01
12. Ilmenau-Grossbreitenbacher Bahn	3 358	4 458	+ 32,57

O h n e F r a c h t b e r e c h n u n g wurden in dem Berichtsjahre an Dienstgut u. s. w. 8,3 (8,6) Millionen Tonnen auf rund 635 (595) Millionen Tonnenkilometer gefahren. Im ganzen wurden

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

somit rund 157,3 (210,6) Millionen Tonnen befördert, wobei im Durchschitt auf jede Tonne 105,50 (79,75) km, auf jede beladene Güterwagenachse 3,59 (3,62) t und auf jede Güterwagenachse überhaupt bei allen Fahrten — beladen und leer — 2,29 (2,29) t entfallen.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr ausschliesslich der Nebenerträge ist in dem Betriebsjahre 1885/86 auf je 1 000 Achskm der Güterwagen im beladenen Zustande von 143 auf 140 ℳ und im Durchschnitt bei allen Fahrten (beladen und leer) von 91 auf 90 ℳ heruntergegangen. Das bezügliche Ergebniss bei den einzelnen Bahngruppen war folgendes:

Bahngruppen	Einnahme auf 1 000 Achskm der Güterwagen			
	im beladenen Zustande		im Durchschnitt bei allen Fahrten (beladen und leer)	
	1884/85 ℳ	1885/86 ℳ	1884/85 ℳ	1885/86 ℳ
1. Staatsbahnen und auf Rechnung d. Staates verwaltete Privatbahnen .	142	139	90	89
2. Privatbahnen unter Staatsverwaltung . . .	160	149	94	89
3. Privatbahnen unter eigener Verwaltung . . .	167	167	109	109

An der Verminderung der Einnahmen sind hiernach im Durchschnitt nur die Gruppen unter 1 und 2 betheiligt. Im einzelnen ist noch zu erwähnen, dass die höchste Einnahme auf 1 000 Achskm der Güterwagen im beladenen Zustande mit 1 163 (906) ℳ und im Durchschnitt bei allen Fahrten mit 615 (525) ℳ von der Osterwieck-Wasserlebener Bahn und die bezügliche niedrigste Einnahme mit 50 (63) bezw. 47 (60) ℳ von der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) erzielt worden ist.

Für die sämmtlichen Deutschen Bahnen beliefen sich die Gesammt-Bauaufwendungen, zu welchen nicht nur die eigentlichen Baukosten, sondern auch die in Frage kommenden Koursverluste, Zinsen während der Bauzeit und dergl., jedoch unter Absetzung von etwaigen Ueberschüssen der auf Baufonds betriebenen Strecken, von Rückeinnahmen, Koursgewinnen, Verwendungen aus Betriebsmitteln, von Beihilfen, Zinsen der Kapitalien und von sonstigen Einnahmen, gerechnet sind, auf rund 9 449 (9 347) Millionen Mark und, auf 1 km der Eigenthumslänge berechnet, auf 254 020 (256 333) ℳ.

Hierbei entfallen:	überhaupt Mill. ℳ	auf 1 km Eigenthumslänge ℳ
1. auf die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	8 619,2 (8 535,4)	265 026 (266 697)
2. auf die Privatbahnen unter Staatsverwaltung	98,3 (98,4)	212 564 (221 766)
3. auf die Privatbahnen unter eigener Verwaltung	731,5 (713,1)	173 620 (178 482)

Auf 1 km der Eigenthumslänge ergab sich der geringste Bauaufwand bei der Parchim-Ludwigsluster Bahn mit 27 969 ℳ, der höchste bei der Zittau-Reichenberger Bahn mit 409 308 ℳ; ausser der letzteren befanden sich über der Durchschnittssumme die Badische Staatsbahn mit 318 940 ℳ, die Sächsische Staatsbahn mit 313 351 ℳ, die Hessische Ludwigsbahn mit 300 276 ℳ, die Weimar-Geraer Bahn mit 295 148 ℳ, die Württembergische Staatsbahn mit 291 461 ℳ, die Berlin-Dresdener Bahn mit 289 441 ℳ, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 286 575 ℳ und die Preussischen Staatsbahnen mit 264 411 ℳ.

Die von den gegenwärtigen Besitzern der Deutschen Bahnen auf dieselben verwendeten Anlagekosten betrugen im ganzen über 9 722 (9 612) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge 261 355 ℳ.

Der Darstellung der Betriebseinnahmen, -Ausgaben und -Ueberschüsse ist das Normal-Buchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands zu Grunde gelegt. Insbesondere bei den meisten Titeln der Betriebsausgaben ist die in dem Buchungsformular vorgesehene Trennung nach den einzelnen Verwaltungszweigen (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung und Transportverwaltung, nebst den Unterabtheilungen der letzteren) zum Ausdruck gekommen. Ausser Betracht geblieben ist hierbei die Werkstättenverwaltung, weil dieselbe nach den Grundsätzen des Normal-Buchungsformulars nicht als ein Zweig der Betriebsverwaltung, sondern als ein von der letzteren abgesondertes Unternehmen erscheint, dessen Leistungen seitens des Betriebes baar oder mittelst Abrechnung vergütet werden. Ein ähnliches Verhältniss findet bezüglich der Betriebs-Materialienverwaltung statt; jedoch werden in diesem Falle die Gehälter und Lohnzahlungen, sowie die Unterhaltungskosten der Räume u. s. w. aus Zweckmässigkeitsgründen unmittelbar in der Betriebsrechnung gebucht.

Die Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie aus den Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere,

betrugen	überhaupt Mill. ℳ	auf 1 km Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutzkm ℳ	auf 1 000 Wagenachskm ℳ
1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen .	921,3 (939,2)	28 387 (29 362)	3 893 (4 036)	100 (101)
2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung	7,6 (7,6)	16 239 (16 335)	3 774 (4 030)	108 (115)
3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung . . .	65,6 (65,5)	15 507 (16 366)	3 360 (3 377)	121 (123)
4. bei den Bahnen unter 1, 2 und 3	994,5 (1 012,3)	26 768 (27 770)	3 852 (3 985)	101 (103)

Die 17,8 Millionen Mark betragende Verringerung der Einnahmen überhaupt ist im wesentlichen eine Folge des verminderten Güterverkehrs gewesen. Auf 1 km der Betriebslänge erzielte die Main-Neckarbahn mit 56 495 (53 654) ℳ die höchste, die Schleswig-Angeler Bahn mit 2 097 (1 874) ℳ die niedrigste Einnahme*). Ueber dem Durchschnittssatze für 1 km der Betriebslänge waren ausser der Main-Neckarbahn die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 42 989 ℳ, die Altenburg-Zeitzer Bahn mit 35 034 ℳ, die Sächsische Staatsbahn mit 32 284 ℳ, die Preussischen Staatsbahnen mit 31 188 ℳ, die Lübeck-Büchener Bahn mit 31 134 ℳ, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 29 706 ℳ und die Aachen-Jülicher Bahn mit 27 133 ℳ geblieben. Die im Laufe des Berichtsjahres eingetretene Verminderung der Einnahmen auf 1 km der Betriebslänge beträgt 1 002 ℳ oder 3,6 pCt.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. s. w. und des Pachtzinses

betrugen	überhaupt Mill. ℳ	in Prozenten der Betriebseinnahme pCt.	auf 1 km Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutzkm ℳ	auf 1 000 Wagenachskm ℳ
1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen .	519,7 (524,2)	56,41 (55,82)	16 012 (16 389)	2 196 (2 253)	56 (57)
2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung	4,8 (4,6)	64,05 (60,84)	10 401 (9 938)	2 417 (2 452)	69 (70)
3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung . . .	36,2 (35,7)	55,09 (54,51)	8 544 (8 921)	1 851 (1 841)	67 (67)
4. bei den Bahnen unter 1, 2 und 3	560,7 (564,5)	56,38 (55,77)	15 091 (15 487)	2 171 (2 223)	57 (57)

Wir müssen es uns versagen, auf die von den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen, sowie von den Verwaltungseinrichtungen abhängigen Einzelheiten, aus welchen die Ver-

*) Die Königsberg-Cranzer Bahn, für welche die niedrigste Einnahme zu 2 018 ℳ ermittelt ist, wurde erst am 31. Dezember 1885 dem Betriebe übergeben.

schiedenheiten der in den vorstehenden Tabellen angegebenen Ziffern der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben bei den einzelnen Bahngruppen erklärbar werden, näher einzugehen, um uns von der vorliegenden übersichtlichen Betrachtung der statistischen Ergebnisse nicht zu sehr zu entfernen. Erwähnt sei jedoch noch, dass die höchsten Betriebsausgaben auf 1 km der Bahnlänge mit 35 178 (36 109) ℳ bei der Main-Neckarbahn, auf 1 000 Nutzkm mit 5 571 (5 653) ℳ bei der Peine-Ilseder Bahn und auf 1 000 Wagenachskm bei der Hoyaer Bahn, ferner die niedrigsten Betriebsausgaben auf 1 km der Bahnlänge mit 1 648 (1 857) ℳ bei der Glasow-Berlinchener Bahn, auf 1 000 Nutzkm mit 707 (1 060) ℳ bei der Altona-Kaltenkirchener Bahn und auf 1 000 Wagenachskilometer mit 33 (75) ℳ bei der Werrabahn ermittelt worden sind.

Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel des Buchungsformulars hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben

betragen	überhaupt Mill. ℳ	in Prozenten der Bruttoeinnahme	der Baukosten	des Anlagekapitals	auf 1 km Betriebslänge ℳ	auf 1000 Nutzkm ℳ	auf 1000 Wagenachskm ℳ
1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	391,4	42,40	4,77	4,46	12 375	1 697	44
	(401,8)	(42,67)	(4,97)	(4,64)	(12 974)	(1 783)	(45)
2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung	2,7	35,80	2,90	2,73	5 839	1 357	39
	(3,0)	(39,13)	(3,23)	(3,05)	(6 397)	(1 578)	(45)
3. „ „ „ „ eigener Verwaltung	28,8	43,82	4,11	4,10	6 964	1 509	54
	(28,8)	(43,91)	(4,32)	(4,30)	(7 445)	(1 536)	(56)
4. „ „ Bahnen unter 1, 2 und 3	423,1	42,44	4,70	4,42	11 676	1 680	44
	(433,6)	(42,73)	(4,91)	(4,60)	(12 282)	(1 763)	(45)

Bei der Schleswig-Angeler und der Königsberg-Cranzer Bahn*) haben die Ausgaben die Einnahmen überstiegen. Der höchste Betriebsüberschuss wurde in Prozenten der Bruttoeinnahme bei der Ermsthalbahn mit 66,68 (68,12) pCt., auf 1 km der Betriebslänge bei der Main-Neckarbahn mit 21 317 (17 545) ℳ, auf 1 000 Nutzkm sowie auf 1 000 Wagenachskm bei der Eisern-Siegener Bahn mit 4 278 (3 156) ℳ bezw. 265 (205) ℳ; der niedrigste Betriebsüberschuss in entsprechender Reihenfolge bei der Georgs-Marienhütte Bahn mit 4,59 (2,61) pCt. und bei der Schleswig-Angeler Bahn mit 19 (18) ℳ, 8 (7) ℳ und 2 (2) ℳ erzielt. Der ziffermässige gesammte Betriebsüberschuss schwankte zwischen 280,3 (287,6) Millionen Mark bei den Preussischen Staatsbahnen und 5 881 (7 134) ℳ bei der Ilmebahn.

*) Siehe die vorhergehende Anmerkung.

Das Anlagekapital der Deutschen Bahnen hat sich
1. in dem Betriebsjahre 1881/82 mit 4,54 pCt.,
2. „ „ „ 1882/83 „ 4,80 „
3. „ „ „ 1883/84 „ 4,61 „
4. „ „ „ 1884/85 „ 4,60 „
5. „ „ „ 1885/86 „ 4,42 „
verzinst. In den letzten Jahren hat also die durchschnittliche Rentabilität der Deutschen Bahnen abgenommen.

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

XIV. Sitzung des Bayerischen Eisenbahnraths.

Am 19. und 20. April d. J. fand die 14. Sitzung des Bayerischen Eisenbahnraths statt, aus deren zahlreichen Berathungsgegenständen wir nachstehendes mittheilen:

Bei der Erörterung über zwei Gesuche auf Gewährung der Befugniss taxfreier Reexpedition von Getreidesendungen des inneren und Ausfuhrverkehrs für Lagerhäuser in Würzburg und Bamberg ergab sich, dass die Landwirthe über den Werth der Lagerhäuser getheilter Ansicht sind. Es seien manche kleinere Lagerhäuser nicht mit vollkommenen Putzeinrichtungen versehen, welche das Bayerische eingelagerte Getreide verbessern und gemischt mit Ungarischem ausfuhrfähig machen. Die gestellte Frage, ob ein Bedürfniss bestehe, wurde allgemein als eine sehr schwierig zu beantwortende anerkannt. Der Umsatz mancher jetzt bestehender Lagerhäuser sei ein sehr geringer, und die Einlagerung von Bayerischem Getreide entspreche nicht den ursprünglichen Erwartungen. Obgleich einige Stimmen überhaupt gegen Lagerhäuser laut wurden, so fanden schliesslich doch die beiden Gesuche einstimmige Genehmigung, weil die von der Generaldirektion aufgestellten Bedingungen erfüllt waren. Behufs Behandlung späterer ähnlicher Fälle wird die Generaldirektion in nächster Sitzung eine Zusammenstellung des Verkehrs der bestehenden Lagerhäuser zur Vorlage bringen, aus welcher gleichzeitig der für die Bahn entstehende etwaige Ausfall ersichtlich sein wird.

Die Kunstmühle Tivoli hat unter dem 5. März d. J. an die Generaldirektion eine Eingabe gerichtet, in welcher sie unter Hinweis auf das Vorgehen der Oesterreichischen Bahnen, an welchem auch Bayern betheiligt sei, um Gewährung einer entsprechenden Frachtermässigung für das von ihr aus Ungarischem Weizen fabrizirte und nach der Schweiz zur Versendung kommende Mehl behufs Ermöglichung der Wiederaufnahme der früher sehr bedeutend gewesenen, seit Jahren jedoch mangelnden Ausfuhr bittet. Die Generaldirektion, nach deren Berechnung die erbetene Ermässigung für die Strecke Simbach-Lindau 35 ℳ 76 ₰ betragen würde, zeigte sich geneigt, das Gesuch unter Voraussetzung einer demnächstigen gleichmässigen Behandlung auch der übrigen an der Unterwegsstrecke gelegenen Bayerischen Mühlen beim Ministerium zu befürworten. Bei der Debatte trat auf Seite der Landwirthe in der vorliegenden Frage eine grosse Meinungsverschiedenheit an den Tag. Es wurde jede Ermässigung der Fracht für Getreide als schädlich bezeichnet, weil eine solche für das Ausland wegen der grösseren Strecke, die fremdes Getreide zu durchfahren habe, stets mehr Vortheil biete, als für inländische Waare und dadurch die Einfuhr weitere Begünstigungen erhalte. Schliesslich wurde der Antrag befürwortet.

Hinsichtlich der Einführung einer ermässigten Stückgutklasse wurde folgender Antrag des Frhrn. v. Cetto zur Berathung gestellt:

„Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wolle die Einführung der Stückgutfrachtermässigung auf dem Wege der Ausnahmetarife nach Massgabe eines am 1. Mai 1887 auf den Preussischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangenden Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter eventuell unter Beschränkung auf die landwirthschaftlichen Gegenstände:
1. Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation, wie im Spezialtarif III genannt,
2. Futtermittel folgende:
   Kleie und Oelkuchen, wie im Spezialtarif II genannt; Träbern und Trästern,
3. Getreide aller Art und Hülsenfrüchte, wie im Spezialtarif I genannt,
4. Kartoffeln,
5. Samen und Sämereien aller Art,

bethätigen, bezw. bei dem Königlichen Staatsministerium begutachten.“

Die Generaldirektion erklärte, es könne nur dann eine ausnahmsweise ermässigte Stückgutfracht für die in dem Antrag Cetto bezeichneten Gegenstände gewährt werden, wenn eine Gegenleistung für den dadurch entstehenden Einnahmeausfall geschaffen werde. Eine solche konnte jedoch nicht bezeichnet werden. Schliesslich wurde mit 13 gegen 10 Stimmen folgender Antrag angenommen:

„Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wolle die Einführung der Stückgutfrachtermässigung auf dem Wege der Ausnahmetarife nach Massgabe eines am 1. Mai 1887 auf den Preussischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangenden Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter bethätigen bezw. bei dem Königlichen Staatsministerium begutachten.“

Zu einem, die Tarifirung von Steinen betreffenden Antrage wurde beschlossen, den gegenwärtigen Tarif für Steine

in seiner Fassung zu belassen. Die thatsächlichen Ausführungen der Antragsteller, nach welchen bearbeitete Steine weicher Gattung von dem Ausnahmetarife 27 ausgeschlossen werden sollten, wurden allseitig zwar als zutreffend anerkannt, doch hielt man es für volkswirthschaftlich richtiger, dass der Stein dort bearbeitet werde, wo er gebrochen wird. Auch wurde hervorgehoben, dass man den Verdienst für Arbeiter ausserhalb der Städte nicht erschweren dürfe, und dass gerade manchen Gegenden durch die Steinindustrie ein besonderer Erwerb geschaffen sei.

Die Einführung einheitlicher Bestimmungen für die Beförderung einzelner Stücke Vieh auf den Deutschen Bahnen war seitens der Badischen Staatsbahnverwaltung angeregt worden. Es wurde betont, dass in Bayern kein Bedürfniss für die Landwirthschaft auf Abänderung der für Viehbeförderung bestehenden Tarife vorhanden sei; jedoch wurde die Generaldirektion gebeten, den Versuch zur Einführung einheitlicher Tarifbestimmung für die Beförderung einzelner Stücke Vieh zu unterstützen, insoweit dadurch im allgemeinen keine Benachtheiligung für die Landwirthschaft erwachse.

Zu einem Antrage auf Frachtermässigung für den Bezug von Strassenmaterial in Höhe von 50 pCt. hatte die Generaldirektion erklärt, dass sie dieselbe nicht gewähren könnte. Es wurde daher lediglich das Gesuch an sie gerichtet, eine Ermässigung für den Bezug von Schottermaterial für Gemeinden und Bezirke überhaupt herbeizuführen. In der Debatte wurde darauf hingewiesen, dass der Antrag auf 50 pCt. Ermässigung vom Landrath von Mittelfranken an das Ministerium gestellt, jedoch abschlägig beschieden worden war.

Weiterhin wurde mit allen gegen 3 Stimmen beschlossen, an die Generaldirektion das Ersuchen zu richten, die Frachtzuschläge auf den Vizinalbahnen zu beseitigen, ohne dass jedoch damit eine Anregung bezüglich der Lokalbahnen gegeben werden sollte.

Einem auf die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillets für Entfernungen von 200 km im inneren Bayerischen Verkehre gerichteten Antrage erklärte die Generaldirektion wegen des zu befürchtenden Renteausfalles nicht entsprechen zu können. Der Hinweis auf die Schweiz, woselbst kombinirbare Rundreisebillets bis zu 200 km bestehen, konnte nicht als zutreffend erachtet werden, da diese Billets im Interesse eines möglichst lange dauernden Verweilens der Fremden im Lande geschaffen seien. Von dem Vertreter der Generaldirektion wurde noch darauf hingewiesen, dass schon seither für bestimmte Richtungen den Besitzern von Retourbillets die Rückfahrt über eine andere Strecke als über diejenige der Hinfahrt gestattet sei, und dass diese Einrichtung nach Bedarf weiter ausgedehnt werden könne. Der Antrag auf Ausgabe der Rundreisebillets wurde schliesslich zurückgezogen.

Eine seitens der Generaldirektion von dem Eisenbahnrathe erbetene Erklärung darüber, ob der Fortbestand bezw. die Wiedereinführung ermässigter Tarife für den Transport von Mais nach Bayern im Interesse der Bayerischen Landwirthschaft und Spiritusindustrie liege bezw. mit demselben vereinbar sei, wurde bezüglich der bestehenden Tarife einstimmig, bezüglich der wiedereinzuführenden mit Stimmenmehrheit im bejahenden Sinne abgegeben.

Aus dem Württembergischen Landtage.

In der Sitzung der Kammer am 20. v. Mts. führte beim Kapitel „Eisenbahnen" Herr Leibrand von Oberndorf eine stattliche Reihe von statistischen Zahlen ins Feld, um zu zeigen, dass bezüglich der Württembergischen Eisenbahnen noch keineswegs ein Anlass zu Besorgnissen vorhanden sei; die Hoffnung auf Besserung werde nicht trügen. Im besonderen betonte er, die gute Wirkung von Rundreisebillets sowohl wie von Abonnementsbillets habe sich gezeigt, ob man so bald die Kilometerbillets haben werde, lasse er dahingestellt sein; so ideal die Sache heute noch erscheine, einer Erwägung sei sie immerhin werth. Es sei hauptsächlich der Güterverkehr, der in Württemberg — die kilometrische Berechnung zu Grunde gelegt — hinter dem übrigen Deutschland zurückbleibe. Man spreche wohl von Sekundärbetrieb, aber ob dieser Ersparnisse ermögliche, sei sehr zweifelhaft und es sei nicht weit her mit solchen, eher sollte man sog. Zubringungsbahnen auf Landstrassen ins Auge fassen, und im übrigen dienten ja doch die Bahnen nicht zur Einnahme allein, sondern in erster Linie zur Hebung von Handel und Verkehr. Der Minister konstatirte eine Besserung in den Verkehrsverhältnissen; der Personenverkehr sei in stetigem Zunehmen begriffen, der Durchgangsverkehr fast aufs Dreifache gestiegen; der Lokalverkehr freilich müsse darunter manchmal nothleiden, aber zu ändern werde hieran nicht viel sein. Auch der Güterverkehr bleibe ein hoher. Allein die Obstzufuhren (denen freilich der Ausfall an Obsterlös im eigenen Lande gegenübersteht) haben im letzten Jahre 568 000 ℳ. Fracht eingetragen; auch der Rübentransport für Zwecke der Zuckerindustrie sei ein gesteigerter gewesen, und man könne die Betriebsergebnisse keinesfalls als ungünstige bezeichnen. Man brauche allerdings mehr Geld, namentlich auch zu Gehaltsaufbesserungen, und in dieser Hinsicht könne jetzt die Kammer ihr Interesse bethätigen, soweit er überhaupt erhöhte Mittel in Anspruch zu nehmen gedenke. Sein Grundsatz sei: nach und nach dem Aufbesserungsbedürfniss Rechnung zu tragen, um nicht auf einmal zu hohe Forderungen stellen zu müssen. Auf einmal alles zu kreiren, gehe ja nicht an und würde zu weitgehenden Konsequenzen führen. Interessant war die Mittheilung, dass statt der für letzten Winter vorgesehenen Ausgabe für Schneeräumungsarbeiten von 15 000 ℳ. dieselbe rund 72 000 ℳ. betragen hat. Der Minister streifte auch noch kurz das Kapitel von der Arlbergbahn, die dem Württembergischen Verkehr zwar einiges entzogen, aber auch anderes wieder gebracht habe; ein Ausfall sei allerdings da. Im grossen ganzen aber sei Württemberg hinter anderen Staaten nicht zurückgeblieben; es habe freilich Geld gekostet und die Rente sei eine kleine, die Linie Schiltach-Freudenstadt sei neben der Allgäubahn und der Sigmaringen-Tuttlinger zu den Schmerzenskindern des Landes zu zählen und auch Schramberg werde keine Goldgrube für die Bahnverwaltung werden, aber was hätte man all den Rufen nach Bahnen gegenüber thun sollen? Jetzt hingegen sei es höchste Zeit, Mass zu halten im Eisenbahnbau; das erfordere die finanzielle Lage des Landes.

Hörfähigkeit der Beamten des äusseren Betriebsdienstes.

Aus Anlass von Behauptungen, dass in der letzten Zeit vorgekommene Unfälle auf den Eisenbahnen auf das Fehlen des normalen Hörvermögens des im äusseren Eisenbahnbetrieb beschäftigten Personals zurückzuführen seien, hat der Herr Minister Maybach Erhebungen anstellen lassen, welche ergeben haben, dass die Behauptungen nicht zutreffend gewesen sind. In einem bezüglichen Erlasse erklärt der Minister jedoch:

„Es ist nicht zu verkennen, dass unter Umständen das Missverstehen oder Ueberhören von dienstlichen Befehlen oder akustischen Signalen für die Betriebssicherheit ebenso gefährlich sein kann, wie das Nichterkennen optischer Signale. Ich erachte deshalb eine fortgesetzte Ueberwachung der Hörfähigkeit des im äusseren Eisenbahnbetriebe beschäftigten Beamten- und Arbeiterpersonals um so mehr für geboten, als nach den bisher veröffentlichten Ergebnissen ärztlicher Untersuchungen anzunehmen ist, dass einzelne Klassen von Bediensteten, insbesondere das Lokomotivpersonal infolge der Natur des betreffenden Dienstes häufigeren Ohrenerkrankungen und Schwächungen des Hörvermögens unterworfen sind. Es wird sich empfehlen, die betreffenden Dienstvorgesetzten anzuweisen, auf die Hörfähigkeit ihrer Untergebenen ihr besonderes Augenmerk zu richten, wahrgenommene Mängel durch den zuständigen Bahnarzt untersuchen zu lassen und nach Befinden bei der vorgesetzten Behörde zur Anzeige zu bringen. Für die ärztliche Feststellung des normalen Hörvermögens wird es der Regel nach der Zuziehung besonderer Ohrenärzte nicht bedürfen. Vielmehr sind die Bahnärzte hierzu für ausreichend befähigt zu erachten. Da dieselben gehalten sind, abgesehen von der vor der Einstellung erforderlichen Untersuchung, das im äusseren Betriebe beschäftigte Personal in bestimmten Zeitabschnitten von längstens fünf Jahren und ausserdem nach schweren Erkrankungen auf Farbenblindheit zu untersuchen, so wird es ohne erhebliche Mehrbelastung derselben und ohne besondere Kosten angängig sein, mit der Untersuchung auf Farbenblindheit jedesmal eine Prüfung des Hörvermögens zu verbinden. Ich beauftrage die Königlichen Eisenbahndirektionen, hiernach das Erforderliche zu veranlassen."

Eisenbahneinnahmen im März d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für die 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 799,12 km, nachstehende Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat März d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 36 Bahnen mit zusammen 30 897,00 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 1 902,12 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 43 Bahnen mit zusammen 31 036,82 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 1 762,30 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsbahnverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 ℳ. (30 405 000 ℳ. Stammaktien, 18 204 900 ℳ. Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 ℳ. Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 ℳ. entfallen. Bei den

unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 595 221 829 Mark (309 016 550 M. Stammaktien, 85 096 150 M. Prioritäts-Stammaktien und 201 109 429 M. Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 849,73 km, sodass auf je 1 km 154 614 M. entfallen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Der Vorstand macht bekannt, dass die Auflösung der Gesellschaft mit dem 1. Mai erfolgt. Die Gläubiger haben sich vom 1. Mai d. J. ab wegen ihrer etwaigen Forderungen an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrhein.) in Köln zu wenden.

In dem Prozesse eines Aktionärs gegen den Vorstand und Aufsichtsrath der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft hat kürzlich die Hauptverhandlung stattgefunden. Der Vertreter der beklagten Gesellschaft brachte gegen die Ausführungen des klägerischen Anwalts die Einrede der unzulässigen Klageänderung und der Klageerweiterung vor und wies ferner darauf hin, dass die statutenmässig für die Majorität nothwendigen Erfordernisse bei dem von dem Kläger angefochtenen Beschlusse vorhanden seien und dass der Vertrag der Gesellschaft mit der Staatsregierung unter allen Umständen zu Recht bestehe. Die Verkündung des Urtheils wurde auf den 10. Mai d. J. festgesetzt.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Röhner, bisher in Küstrin, ist als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Allenstein versetzt.

Tagesverbindung zwischen Berlin bezw. Magdeburg und Helgoland.

Im bevorstehenden Sommer wird dem Vernehmen nach die Direktion der Unterelbeschen Eisenbahn in Harburg einen zweiten Dampfer zwischen Cuxhaven und der Insel Helgoland einlegen. Es wird damit namentlich beabsichtigt, an zwei oder drei bestimmten Tagen der Woche eine Tages-Verbindung zwischen Berlin und Helgoland bezw. Magdeburg und Helgoland herzustellen. Die Reisenden verlassen Berlin Morgens in der achten Stunde und treffen Abends gegen 7½ Uhr in Helgoland ein. Die Rückreise entfällt annähernd auf dieselbe Zeit. Die Fahrpreise ab Harburg werden erheblich ermässigt und werden für die Eisenbahnfahrt von Harburg nach Cuxhaven und von Cuxhaven nach Helgoland und zurück für die I. Klasse 15 M., für die II. Klasse 12 M. und für die III. Klasse 9 M. betragen.

Berechnung von Frachtsätzen.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion in Breslau hat unter dem 23. v. Mts. folgendes bekannt gemacht: Infolge Steigens des Kourses der Oesterreichischen Banknoten kommen in den sämmtlichen direkten Ausnahmetarifen für den Transport von Steinkohlen etc. von den diesseitigen Oberschlesischen Stationen nach den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen vom 1. Mai d. J. ab nicht die Frachtsätze für den Koursstand der Oesterreichischen Banknoten von 155/160, sondern bis auf weiteres noch die Frachtsätze für den Koursstand 160/165 zur Anwendung. (Vergl. auch die entsprechende Bekanntm. in vor. Nummer d. Ztg.)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

In der am 27. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn waren 2 320 Aktien vertreten. Die Dividende von 3⅛ pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien wurde genehmigt, Decharge ertheilt und in den Aufsichtsrath Herr Krumbruch wieder-, sowie die Herren Direktor Crohn und Boer neugewählt.

Hallesche Strassenbahn.

Der Geschäftsbericht für 1886 äussert sich befriedigt über die gesunde Weiterentwickelung des Unternehmens, wie sie sich aus der Steigerung der Einnahmen ergibt. Die Betriebseinnahmen betragen 163 689 M., die gesammten Einnahmen 166 456 M., denen 127 843 M. Betriebsausgaben und Abschreibungen gegenüberstehen. Von dem verbleibenden Reingewinn im Betrage von 38 613 M. sollen die Aktionäre 5¾ pCt. = 29 M. Dividende erhalten. Dem Bahnkörper-Amortisationskonto wurden wieder 5 500 M. zugeführt, dem bestehenden Plane gemäss, wonach dieser Fonds auf 23 349 M. steigt. Für den Bau der von der Stadt festgesetzten neuen Linien hat sich die Gesellschaft bis jetzt nicht entscheiden können, da die Ausschreibung unter grossen Härten erfolgt sei und diese neuen Linien überdies einen Ueberschuss sobald nicht erwarten liessen. Die Gesellschaft hat indess, um dem öffentlichen Interesse zu genügen, dem Magistrate einen anderen Vorschlag gemacht, wonach sie — wenn städtischerseits auf jene Härten verzichtet wird — eine neue Aktiengesellschaft zu bilden versuchen will, von welcher sie den Betrieb der neuen Linien bei völlig getrennter Rechnung übernehmen würde. Dadurch, sowie im Interesse eines zuverlässigen Betriebes überhaupt, würde freilich die Legung eines zweiten Gleises für die Linien der Gesellschaft nothwendig werden.

Strassenbahn in Cannstatt.

Die neue Strassenbahngesellschaft in Stuttgart beabsichtigt, Bahnhof und Kursaal in Cannstatt durch ein schmalspuriges Gleise zu verbinden und auf diesem während der Sommermonate den Strassenbahnbetrieb, anschliessend an sämmtliche Eisenbahnzüge, zu unterhalten. Sobald die bürgerlichen Kollegien in Cannstatt ihre Zustimmung gegeben haben, soll mit der Verwirklichung des Projekts vorgegangen werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

(Schluss aus No. 33.)

Frist zur Anfechtung einer Entscheidung des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Der Oesterreichische Verwaltungs-Gerichtshof hat hierüber wie folgt entschieden:

a) Die Berechtigung zur Anfechtung einer Entscheidung des Handelsministeriums in Sachen des Eisenbahnbaues vor dem Verwaltungsgerichtshofe geht durch den Verlauf der im § 14 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 festgesetzten Frist (60 Tage) verloren und lebt dadurch nicht wieder auf, dass mit einer weiteren Entscheidung eine Vorstellung in derselben Angelegenheit zurückgewiesen wird. In den Motiven wird ausgeführt, dass vom Handelsministerium in dem angefochtenen Erlasse keineswegs die erste oder überhaupt eine neue Entscheidung in der fraglichen, schon früher entschiedenen Streitsache gefällt worden ist; daher dessen Zurückweisung der gegen die erste Entscheidung von den Beschwerdeführern überreichten Vorstellung vollkommen gerechtfertigt ist. Zugleich wurde in demselben Rechtsstreite vom Verwaltungs-Gerichtshofe entschieden, dass b) Entschädigungsansprüche, welche aus dem Bestande einer konsentirten (früher genehmigten) Anlage abgeleitet werden, instanzmässig geltend zu machen sind. In den Gründen hierfür wird hervorgehoben, dass solche Entschädigungsansprüche nicht beim Verwaltungs-Gerichtshofe, sondern gemäss §§ 10 lit. b und 13 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 R.-G.-Bl. No. 238 im administrativen Instanzenwege geltend gemacht werden können.

Serbisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Wie die „N. Fr. Pr." mittheilt, hat in Pest zum Zwecke der Konstituirung des Serbisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes eine Direktorenkonferenz stattgefunden. An derselben betheiligten sich ausser den Repräsentanten der Ungarischen Bahnen die Vertreter aller grösseren Oesterreichischen Bahnen und der Serbischen Staatsbahnen. Die Konferenz führte insofern zu einem günstigen Resultate, als die Konstituirung des Tarifverbandes zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien nach anderthalbjähriger Verzögerung nunmehr perfekt ist. Mit der Ausarbeitung direkter Tarife wird eine demnächst zusammentretende engere Tarifkommission betraut. Die Serbische Staatsbahn hat ihren bisherigen ablehnenden Standpunkt zwar noch nicht gänzlich aufgegeben, speziell hinsichtlich der Aufnahme aller ihrer wichtigeren Binnenstationen in die direkten Verbandstarife mit Oesterreich-Ungarn, sowie bezüglich der Einrechnung der Oesterreichisch-Ungarischerseits verlangten ermässigten Taxen ist sie den Wünschen des Verbandes auch diesmal nicht vollständig entgegengekommen. Im ganzen und grossen erscheint jedoch das erreichte Resultat geeignet, eine Vervollkommnung der direkten Verkehrsbeziehungen zu ermöglichen.

Drei Oberstgerichtliche Entscheidungen in Expropriationsangelegenheiten.

a) Der K. K. Oberste Gerichtshof in Oesterreich hat folgende Entscheidungen gegeben: Das Gesetz (betreffend die Enteignung) vom 18. Februar 1878 schliesst die Berechtigung der oberen Instanzen, an welche die Entscheidung über die Entschädigung für die zu Bahnzwecken abzutretenden Gründe im Rechtsmittelzuge gelangte, zur Aufhebung des untergerichtlichen Erkenntnisses und zur Anwendung der Ergänzung des Verfahrens nicht aus. In dem Verfahren wegen gerichtlicher Feststellung der Entschädigung für die Folgen einer Enteignung zu Eisenbahnzwecken kann für den mit der Ergreifung eines Rechtsmittels verbundenen Aufwand ein Ersatz seitens der Bahnunternehmung nicht angesprochen werden.

b) Die Konstatirung jener thatsächlichen Verhältnisse, welche einer als Wiese benutzten Parzelle die Eigenschaft eines Baugrundes geben, und die Nothwendigkeit begründen, dieselbe behufs der Entschädigung anlässlich der Enteignung als Baugrund zu bewerthen, erfordert nicht die Beiziehung von Sachverständigen aus dem Baufache. Wenn auch nach § 30 des Enteignungsgesetzes bei der Entscheidung über die gebührende Entschädigung das Gericht an Beweisregeln nicht gebunden ist, kann dasselbe doch, insoweit es sich um Feststellung thatsächlicher Verhältnisse und Werthermittlungen und nicht um reine Rechtsfragen handelt, die Basis für seine Entscheidung nur im Gutachten der Sachverständigen finden. Beide Entscheidungen werden durch die einfache Berufung auf die Anwendbarkeit der vorerwähnten Gesetzesbestimmungen auf den fraglichen Rechtsfall motivirt.

c) Zur Vornahme eines Lokalaugenscheines in Bezug auf die Verhältnisse bei einer Lokalbahn, können auch Beamte einer Hauptbahn berufen werden, nachdem vorausgesetzt werden muss, dass diese die gesetzlichen Vorschriften über Lokalbahnen theoretisch und praktisch kennen. Die Vornahme eines solchen Lokalaugenscheines kann vom Prozessgerichte dem Bezirksgerichte, in dessen Bezirk das zu besichtigende Objekt liegt, übertragen werden.

Gemeindeumlagen der im Oesterreichischen Staatsbetriebe stehenden Bahnen.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat gegen die Belastung der Salzkammergutbahn mit einer Gemeindeumlage eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe überreicht und darin geltend gemacht, dass die Kronprinz Rudolfbahn dermalen noch nicht in das Staatseigenthum übergegangen ist, sondern nur für Rechnung des Staates betrieben wird, also formell noch nicht Staatsbahn ist und das jüngst sanktionirte Gesetz vom 19. März 1887 betreffend die Erwerb- und Einkommensteuerpflicht der Staatsbahnen mithin auf dieselbe dermalen keine Anwendung finden kann. — Bei der Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshofe wurde die angefochtene Belastung als gesetzlich nicht begründet aufgehoben. Die Motive gehen dahin, dass die Ungesetzlichkeit der von der Gemeinde vorgeschriebenen Umlagen nicht lediglich aus dem in Rede stehenden Uebereinkommen folge, sondern hauptsächlich daraus, dass die Finanzbehörde der Gemeinde mitgetheilt habe, dass die Vorschreibung der Staatssteuern pro 1884 gelöscht worden sei und dass die Finanzbehörde allein berechtigt sei, zu entscheiden, ob eine Staatssteuer rechtlich vorzuschreiben sei oder nicht.

Lokalbahnen der Länderbank; Aktiengesellschaft für die Kolomeaer Lokalbahn.

Die Länderbank hat über den Stand der von ihr finanzirten resp. gebauten Localbahnen der Generalversammlung folgendes berichtet: „In Ungarn ist der Bau der Biharer Bahnen und der Matrabahn programmgemäss derart vorgeschritten, dass die Eröffnung beider Linien im Laufe dieses Jahres wird stattfinden können. Der Betrieb beider Bahnen ist durch Vertrag zwischen diesen und den Ungarischen Staatsbahnen unter solchen Bedingungen sichergestellt, dass die volle Verzinsung der Prioritätsaktien zu erwarten steht. Die Zagorianer Bahn ist seit mehreren Monaten dem Verkehre übergeben. In Galizien haben wir die unter dem Namen Kolomeaer Lokalbahnen bekannte Eisenbahnverbindung von Kolomea in das Naphtagebiet bei Sloboda Rungurska mit der Abzweigung nach Kniazdwor in der Gesammtlänge von 33 km erbaut und bereits vor einigen Monaten dem Betriebe übergeben. Der Betrieb wird vertragsmässig von der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft besorgt, welche auch durch Uebernahme eines Theils der Prioritäts- und Stammaktien an dem Unternehmnn interessirt ist. Ausser der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft haben sich auch die industriellen Anrainer durch Zeichnung von Stammaktien an der Geldbeschaffung betheiligt. Wir beschäftigen uns damit, die Bahn, welche schon jetzt einen sehr regen Verkehr aufzuweisen hat, bis nach Delatyn fortzusetzen.“ Die „Wiener Ztg.“ verlautbart bezüglich der letzteren Bahn folgendes: „Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Herrn Stanislaus Prus Ritter v. Szczepanowski die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Kolomeaer Lokalbahnen“, mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.“

Eröffnung Französischer Bahnen während des Jahres 1886.

Am 31. Dezember 1885 hatte Frankreich 30 478 km als gemeinnützig erklärte Eisenbahnen; im Laufe des Jahres 1886 wurden 692 km derartige Eisenbahnen neu eröffnet und 42 km Lokalbahnen als gemeinnützig erklärt, während 1 km durch die am 18. Januar erfolgte Aenderung der Anfahrtsgleise auf Bahnhof Montreuil-Bellay der Strecke Angers-Montreuil-Bellay in Abgang kommt. Die Gesammtlänge der als gemeinnützig erklärten Eisenbahnen Ende 1886 betrug daher 31 211 km, von denen 28 823 km auf Privatbahnen, 2 374 km auf Staatsbahnen und 14 auf nicht konzessionirte Bahnen entfallen; hierzu kommen noch 238 km nach gewerblichen Anlagen führende Gleise, sowie 15 km auf Schweizerischem und 2 km auf Belgischem Gebiet gelegene Bahnen.

Die vorerwähnten 692 km neu eröffneter Linien vertheilen sich auf die Staatsbahn (143 km), die Bahn Paris-Orléans (271 km), die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (45 km), die Ostbahn (153 km), die Westbahn (62 km) und die grosse Pariser Gürtelbahn (18 km).

Die Staatsbahn eröffnete am 1. März die Verbindung des Bahnhofs la Prairie-au-Duc mit dem Bahnhof Mauves (2 km), die Gesammtlänge dieser Verbindung beträgt 4 km, doch wurden davon 2 km — welche von der Westbahn betrieben werden — bereits am 18. Mai 1885 dem öffentlichen Verkehre übergeben; am 14. Juni die Strecke Cavignac-Cubzac (17 km); am 11. Juli die Linie Saumur-Château-du-Loir nebst Verbindung der Bahnhöfe in Saumur (zusammen 72 km), zugleich auch die Fortsetzung Cubzac-la Grave d'Ambarez (4 km) und am 19. September die 48 km lange Strecke Loudun-Châtellerault.

Von der Paris-Orléansbahn wurden in Betrieb genommen: am 17. Mai die Linien Preuilly-Tournon-St.-Martin (15 km) und Tournon-St.-Martin-le Blanc (16 km); am 11. Juli die 69 km lange Bahn Cahors-Capdenac; am 16. August die Strecke Saint-Sébastien-Guéret (45 km); am 13. September die 1 km lange Verbindung zwischen der Linie la Flèche-Angers und der Bahn von Tours nach Nantes; am 15. November die Linien Marmande-Bergerac (72 km) und Civray-Charroux (16 km); endlich am 6. Dezember die 37 km lange Strecke Urciers-Lavaud-Franche.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn übergab am 1. Juni die Strecke Evian-Saint-Gingolph (18 km) und am 19. September die 27 km lange Strecke Voujaucourt-Saint-Hippolyte dem öffentlichen Verkehre.

Von der Ostbahngesellschaft wurden zur Eröffnung gebracht: am 27. Juni die Strecke von Mont-Saint-Martin bis zur Luxemburgischen Grenze (1 km), am 21. November die Linie Jussey-Darnieulles nebst Abzweigungen (77 km) und am 1. Dezember die Linien Saint-Julien (Troyes)-Brienne (38 km) und Bétheniville-Challerange nebst Abzweigungen (37 km).

Die Westbahngesellschaft setzte am 1. Juli die Verbindung Besné-Pont-Château (2 km), am 27. Juli die Strecke Verneuil-Damville (28 km) und am 22. August die Strecke Caen-Aunay-St.-Georges (32 km) in Betrieb.

Die grosse Pariser Gürtelbahn endlich eröffnete am 18. Oktober die 18 km lange Strecke Valenton-Massy-Palaiseau.

Ausserdem wurden infolge der durch Gesetz von 15. März 1886 erfolgten Gemeinnützigkeitserklärung die ehemaligen Lokalbahnen Briouze-la Ferté-Macé (14 km) und Falaise-Berjou-Pont-d'Ouilly (28 km) dem Netz der Westbahngesellschaft einverleibt.

Die grösste Anzahl Kilometer wurde im Juli eröffnet (175), nächstdem folgen der November mit 165 km und der Dezember mit 112 km; unter 100 gehen herab der August bei 77, der September bei 76, der Juni bei 36, der Mai bei 31 und der Oktober bei 18 km; nur 2 km wurden im März eröffnet, während im Januar, Februar und April keine Eröffnungen vorkamen. Wenn man also von diesen 2 km absieht, so beginnt die eigentliche Eröffnungszeit erst mit Mitte Mai.

Die Eröffnung von Lokalbahnen dagegen begann schon ziemlich frühzeitig im Jahre; und zwar wurde am 1. Februar im Departement Gironde die Linie Hostens-Beautiran nebst der Hafenbahn in Beautiran (34 km) eröffnet; es folgten am 19. April im Departement Rhône die Lokalbahn Lyon-Saint-Just-Vaugneray (15 km), am 20. April im Departement Manche die Linie von Valognes nach Barfleur nebst Zweigbahn (44 km) und am 26. April im Departement Sarthe die 4 km lange Strecke Ballon-Montbizot. Am 14. Juni wurde alsdann im Departement Seine-et-Oise die Lokalbahn Valmondois-Epiais-Rhus (13 km), am 6. September im Departement Landes die Linie Sore-Luxey (9 km) und am 1. Dezember im Departement Allier die 26 km lange Lokalbahn Moulins-Bourbon-Archambault eröffnet.

Im ganzen wurden also 145 km Lokalbahnen dem Betriebe übergeben; da aber die in das Netz der Westbahn eingefügten 42 km in Abgang zu bringen sind, so bleibt nur ein Zugang von 103 km zu dem Ende 1885 1 772 km betragenden Lokalbahnnetz. Am 31. Dezember 1886 waren daher Lokalbahnen in einer Ausdehnung von 1 875 km vorhanden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2070 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Haftung für die Wagen der Flügelbahn Lapovo-Kragouyevatz der Serbischen Staatsbahnen (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 2079 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 2133 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eintretenden Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, betr. kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 30. v. Mts.).

Beiblatt zu No. 34 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 3. Mai 1887

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Im Süddeutschen Verbandsgütertarif mit Oesterreich-Ungarn Theil II, Heft No. 6, vom 1. April 1885 sind auf Seite 34 des I. Nachtrages die Sätze des Ausnahmetarifes No. 23 für Bruchsteine zur Eisenbereitung ab Mitterdorf, wie folgt, abzuändern: Beckingen 2,30 — Brebach 2,24 — Burbach 2,23 — Dillingen 2,29 — Malstatt (Saarhofen) 2,24 — Neunkirchen 2,20 — Ottweiler 2,22 — Quint 2,44 — Saarbrücken 2,23 — Schleifmühle 2,23 — Trier l. M. 2,42 — Trier r. M. 2,42 — Türkismühle 2,26 — Völklingen 2,25.

München, den 27. April 1887. (984)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

2. Eröffnungen.

Betriebseröffnung auf der Geithain-Leipziger Staatseisenbahn. Am 2 Mai d. J. wird die 43,93 km lange normalspurige Bahnstrecke von Geithain über Lausigk nach Leipzig nach Massgabe der für den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

An dieser Bahnlinie liegen ausser den schon bestehenden Anschlussstationen Geithain und Leipzig (Dresdener Bahnhof) die Stationen Lausigk und Liebertwolkwitz, ferner die Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Hopfgarten, Lauterbach-Steinbach, Otterwisch und Belgershain, die Haltestelle für Personen- und beschränkten Güterverkehr Tautenhain, sowie die Haltepunkte für Personenverkehr Holzhausen, Zweinaundorf und Paunsdorf.

Der Fahrplan sowie die Tarife für die Personenbeförderung werden besonders bekannt gemacht werden.

Die für die Frachtberechnung zur Grundlage dienenden Entfernungen sind in dem gleichzeitig zur Ausgabe gelangten Nachtrag IV zum Kilometerzeiger der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokalgüterverkehr (vom 18. Mai 1885) enthalten.

Dresden, den 27. April 1887. (985)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Eröffnung des Haltepunktes Zscherben. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. wird am 1. Mai d. J. der an der Linie Halle-Münden zwischen den Stationen Schlettau und Teutschenthal belegene, von ersterer 2,97, von letzterer 5,58 km entfernte Haltepunkt Zscherben für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 30. April 1887. (986)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Betriebsüberlassungen.

Nach dem Vertrage vom 27. Januar/1. Februar d. J., betreffend den Uebergang des Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat, findet die Uebergabe der Bahn an die Staatseisenbahn-Verwaltung am 1. Mai d. J. statt. Mit diesem Zeitpunkte geht die Verwaltung und der Betrieb des genannten Unternehmens mit Ausnahme der Strecke Ilversgehofen-Erfurt und der beiden gleichnamigen Stationen, welche dem Königlichen Eisenbahn-Direktions-Bezirk Erfurt, bezw. dem Königl. Eisenbahnbetriebsamt zu Erfurt, zugetheilt sind, auf die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und speziell auf das der letzteren unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Nordhausen über. Gleichzeitig tritt die Direktion der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft und deren Dienststellen ausser Thätigkeit.

Nordhausen, den 29. April 1887.
Die Direktion
der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft.
Frankfurt a/M., den 29. April 1887. (987)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag V zum Tarifheft 1 und Nachtrag IV zum Tarifheft 2 zur Einführung. Diese Nachträge enthalten Aenderungen mit Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Frachtsätze für neue Verbandstationen, Bestimmungen über Aufhebung von Transitsätzen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen. Ein Theil dieser Tarifmassnahme ist bereits früher publizirt worden.

Breslau, den 30. April 1887. (988)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit dem 15. Mai d. J. treten zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbande vom 1. November 1881 die Nachträge XIII und XIV in Kraft.

Durch dieselben werden u. a. die Station Neustadt in Holstein, sowie die Dänischen Thybahnstationen Hurng, Bedsted, Hördum, Snedsted und Sjörring in den Verbandsverkehr neu aufgenommen; ferner werden die allgemeinen Tarifvorschriften geändert und das Artikelverzeichniss der Ausnahmetarife 5 und 7 bezw. das Klassifikationsverzeichniss ergänzt.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, durch welche auch Exemplare der Nachträge unentgeltlich — soweit der Vorrath reicht — bezogen werden können.

Altona, den 26. April 1887. (989)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Zum Wechselgütertarif zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn tritt am 1. Mai l. J. der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend unter anderem einen neuen Ausnahmetarif für Steine des Spezialtarifs III, sowie einen solchen für bestimmte Stückgüter.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Expeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 28. April 1887. (990)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Am 1. Mai l. J. gelangt ein ermässigter Ausnahmetarif für die Beförderung bestimmter Stückgüter im Lokalverkehr der Main-Neckarbahn und auch in mehreren direkten Verkehren zur Einführung.

Inwieweit letzteres der Fall ist, kann bei den Expeditionen erfragt, auch können von den letzteren die betreffenden Tarifnachträge erhoben werden.

Darmstadt, den 28. April 1887. (991)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Gütertarif für den Verkehr Elberfeld-Oberhessen. Am 1. Mai d. J. wird für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits ein neuer Gütertarif, Theil II, eingeführt. Durch denselben wird der Gütertarif für den genannten Verkehr vom 1. April 1883 nebst Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif enthält u. a. einen ermässigten Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und hat infolge der Einstellung der wirklichen Entfernungen in dem der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Kilometerzeiger ausser manchen Frachtermässigungen namentlich für Stationen an Orten mit mehreren Bahnhöfen auch verschiedentlich Frachterhöhungen zur Folge. Soweit letztere eintreten, bleiben die Frachtsätze des Gütertarifs vom 1. April 1883 nebst Nachträgen noch bis zum 15. Juni einschliesslich in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen einzusehen und zum Preise von 0,40 *M.* das Stück käuflich zu haben.

Elberfeld, den 27. April 1887. (992)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab tritt für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen: Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Kastel-Hafen, Ludwigshafen a/Rh., Mainz-Centralbahnhof, Mainz-Hafen, Mannheim Badische Staatsbahn und Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits ein gemeinschaftlicher Tarif in Kraft.

Die Frachtsätze dieses Tarifs, welcher zum Preis von 50 ₰ für das Stück durch Vermittlung der Güterexpeditionen an das Publikum abgegeben wird, treten an Stelle der bisherigen bezüglichen Frachtsätze in nachgenannten Tarifen bezw. in den dazu erschienenen Nachträgen und zwar:

im Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai 1882,
im Hessisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Juli 1885,
im Nassau-Württembergischen Gütertarif vom 1. Juli 1885,

im Main-Neckar Bahn-Württembergischen Gütertarif vom 1. August 1885,
im Pfälzisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai 1882,
im Kohlentarif No. 7 (Verkehr mit Württemberg) vom 15. August 1886.

Soweit Frachterhöhungen eintreten bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Geltung.

Stuttgart, den 28. April 1887. (993)
Generaldirektion
der K. Württemb. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) - Oberhessen. Die in dem vom 1. Mai 1887 ab gültigen Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrhein.) für die Stationen Gemünden, Fulda und Gelnhausen vorgesehenen Tarifkilometer und Frachtsätze finden auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn bezw. der Oberhessischen Eisenbahnen — soweit mit diesen Stationen bisher ein direkter Verkehr überhaupt besteht — Anwendung, und zwar, soweit sie niedrigere sind als die bisherigen, vom 1. Mai, soweit dagegen Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Juni 1887 ab.

Köln, den 29. April 1887. (994)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eröffnungstermin der Station Wehbach. In dem am 1. Mai ausgegebenen Nachtrag III zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Bezirk vom 1. Januar 1887 ist der Tag der Eröffnung der Station Wehbach für den Güterverkehr in Wagenladungen auf den 15. Mai angegeben. Die Station Wehbach kann an diesem Tage noch nicht eröffnet werden. Der Tag der Eröffnung wird seinerzeit besonders bekannt gemacht.

Elberfeld, den 1. Mai 1887. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den vom 1. März 1886 ab gültigen Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einschliesslich der Hoyaer, Unter-Elbeschen und Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einschliesslich der Stationen Kempen, Poln. Wartenberg und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, bezw. zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einschliesslich der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Nachträge II herausgegeben.

Dieselben enthalten u. a.:
a) anderweite besondere Bestimmungen und
b) Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter.

Die neuen Nachträge sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben. (996)
Königliche Eisenbahndirektion Hannover,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Der am 1. Mai d. J. auf den Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gelangende Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter wird vom gleichen Zeitpunkte ab auch auf den Saarbrücken-Hessischen Güterverkehr ausgedehnt; ausgeschlossen sind jedoch diejenigen Hessischen Stationen, deren Verkehr ausschliesslich über die Pfalzbahn geleitet werden muss.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Köln, den 30. April 1887. (997)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrichbahn. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarifheft I vom 1. Juni 1884, enthaltend theilweise veränderte Frachtsätze für die Stationen Basel, Kayl, Lauterburg, Mothern, Röschwoog, Sesenheim und Tetingen in Luxemburg, ferner neue Frachtsätze für Lauterburg Rheinhafen und Berichtigungen, in Kraft, welcher an die Besitzer des Heftes I unentgeltlich abgegeben wird.

Köln, den 29. April 1887. (998)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Die am 1. Mai d. J. im Hannover-Bayerischen Verband für Giessen M. W. zur Einführung gelangenden Kilometerentfernungen und Tarifsätze finden vom gleichen Tage ab auch Anwendung für den Verkehr mit Station Giessen O. H. B. Die seitherigen Taxen bleiben jedoch noch bis zum 15. Juni c. in Kraft, sofern durch diese Massnahme Tariferhöhungen herbeigeführt werden.

Giessen, den 28. April 1887. (999)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Mai l. J. an wird der Artikel „Ricinuskuchenmehl" im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. und den Badischen Stationen im Wege der Ausnahmetarifirung unter die Güter des Spezialtarifs III eingereiht.

Karlsruhe, den 30. April 1887. (1000)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 10. Mai d. J. werden die Stationen Bleialf und Pronsfeld der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) in den Saarbrücken-Bayerischen Gütertarif (Theil II, Heft 3 des Süddeutschen Verbandstarifes) vom 1. Juni 1883 aufgenommen.

Die direkten Frachtsätze werden durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Taxen für die Station Ehrang gebildet:

	km	Eilg.	Stckg.	A1	B	A2
ab Bleialf .	106	2,34	1,17	0,71	0,64	0,53
„ Pronsfeld	95	2,10	1,05	0,64	0,57	0,48

	km	Sp.-T I	II	III	Holz
„ Bleialf .	106	0,48	0,37	0,23	0,32
„ Pronsfeld	95	0,43	0,33	0,21	0,29

Markpfennig für 100 kg.

München, den 26. April 1887. (1001)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Tarifsätze für Vieh in Wagenladungen zwischen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn andererseits, anderweite theilweise ermässigte Sätze für Vieh in Wagenladungen zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof und Altona-Kieler Stationen, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist auf den Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. April 1887. (1002)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883, sowie zum Anhange desselben vom 1. Mai 1884 sind die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Nachträge 16 bezw. 7 herausgegeben, welche anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement sowie anderweite spezielle Tarifvorschriften, einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und Aufhebung von Tarifsätzen enthalten.

Die Nachträge sind in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. April 1887. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt in den **Staatsbahnverkehren Köln (linksrh.) bezw. Köln (rechtsrh.) und Elberfeld-Hannover** ein Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Hannover, den 28. April 1887. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal Eisenbahn. Am 1. Mai wird für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal Eisenbahn ein neuer Gütertarif eingeführt, welcher ausser Entfernungen und Frachtsätzen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen einen ermässigten Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält. Durch diesen Tarif wird der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Rhene-Diemelthal Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1883 nebst Nachtrag aufgehoben. Der neue Tarif hat neben verschiedenen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen zur Folge. Soweit solche eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 14. Juni einschliesslich in Geltung.

Der neue Tarif ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen einzusehen und zum Preise von 0,20 M. das Stück käuflich zu haben.

Elberfeld, den 28. April 1887. (1005)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die Stationen Dieringhausen, Gummersbach und Derschlag des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) mit den Frachtsätzen für Ründeroth zuzüglich 0,01 M. für 100 kg im Verkehr mit Dieringhausen und 0,03 M. im Verkehr mit Gummersbach und Derschlag in den Ausnahmetarif für Holz vom 1. März 1884 einbezogen.

Köln, den 24. April 1887. (1006)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Mai 1887 erscheint der VIII. Nachtrag zu unserem vom 1. April 1885 gültigen Lokalgütertarif. Derselbe enthält Ergänzungen, sowie Ausnahmetarife für Cement, Petroleum und bestimmte Stückgüter und ist von unserem Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 28. April 1887. (1007)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Am 1. Mai d. J. wird zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a./M.-Breslau** vom 1. April 1885 der Nachtrag VII herausgegeben. Durch denselben werden die Transitsätze im Verkehr mit den Grenzübergangsstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals mit dem 1. Juni d. J. aufgehoben und ein Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter gelangt zur Einführung.

Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren, durch welche auch Exemplare des Nachtrags zu beziehen sind.

Frankfurt a/M., den 25. April 1887. (1008)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, einschliesslich der Hoyaer, Unter-Elbeschen und Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits, bezw. zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die IV. Nachträge herausgegeben. Dieselben enthalten u. a.:

a) anderweite besondere Bestimmungen,
b) direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Berlin Central-Markthalle,
c) Ausnahme-Frachtsätze für bestimmte Stückgüter und
d) im Nachtrage zum Gütertarif Oldenburg-Berlin theilweise abgeänderte Frachtsätze für Dresden-Friedrichstadt, Grossenhain und Kamenz im Verkehr mit einzelnen Oldenburgischen Stationen.

Soweit durch die letzterwähnten anderweiten Frachtsätze Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen bezüglichen Sätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Gültigkeit.

Die neuen Nachträge sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. April 1887. (1009)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreich.-Ungarischer Eisenbahnverband. In obigem Verbande ist mit 15. April l. J. das Tarifheft 4 in Kraft getreten, welches für den direkten Transport von Wein, Spiritus und Spritsendungen in beliebigen Mengen, dann in Quantitäten zu 5 000 und 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief, als auch für den Transport von zur Füllung versendeten oder retour gehenden leeren gebrauchten Fässern in jedem Gewichte als Frachtgut im Verkehre zwischen Stationen der Kön. Ung. Staatsbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn, der Budapest-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser und Mohács-Fünfkirchner Bahnen, ferner Stationen der Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Ung. Westbahn und der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, der Oesterr. Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft und Ung. Westbahn, ferner Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausnahme der Böhmischen Linien) andererseits direkte Frachtsätze enthält.

Durch diesen Tarif werden

1. die im Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1884 für den Transport diverser Artikel gültigen Tarife für Spiritussendungen enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Laibach, Klagenfurt, Bozen, Görz, Pragerhof, Trient und Villach,
2. die im Spezialtarif für die direkte Beförderung von Wein in Fässern, gültig vom 1. Januar 1882 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Gumpoldskirchen, Wr.-Neustadt und Ebenfurt,
3. der im Südwestösterr.-Ung. Verbande für den direkten Transport von Wein gültige Spezialtarif vom 10. Oktober 1885, und
4. der im Heft 3 des Südwestösterr.-Ung. Verbande — gültig vom 1. März 1886, enthaltene Ausnahmetarif No. 4 für Spiritus

ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifheftes sind um den Betrag von 1 fl 50 kr. im Tarifbüreau der K. Ung. Staatsbahnen sowie bei den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen käuflich zu bekommen.

Budapest, am 25. April 1887. (1010)
Die Direktion.

Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung von Frachtsätzen für Kohlentransporte ab Mähr. Ostrau und Berichtigungen. Mit Gültigkeit vom 15. Mai n. St. 1887 finden für Kohlensendungen von den zwischen Mähr. Ostrau und Hruschau gelegenen Kohlengruben Petrkowic nach Russland die im Ausnahmetarif 10 für mineralische Kohlen des Tarifes für den rubrizirten Verkehr vom 1. Mai n. St. 1886 (vide Seite 93 des Tarifes) für Mähr. Ostrau vorgesehenen Frachtsätze nach Podwoloczyska transit, Brody transit, Sokal transit und Zuczka transit Anwendung.

Es ist demnach auf genannter Seite des Tarifes für den rubrizirten Verkehr nach dem auf der vorletzten Zeile sub c enthaltenen Satze „nur für Koaks und Briquetts“, weiters der Zusatz „ferner für Sendungen mineralischer Kohlen, welche in der Station Mähr. Ostrau loco zur Aufgabe gelangen,“ aufzunehmen.

Ferner gelangen mit Gültigkeit vom 15. Juni n. St. 1897 folgende Druckfehlerberichtigungen im Nachtrage II zum Tarife für den rubrizirten Verkehr zur Einführung, und zwar:

beträgt der vom 1. April n. St. 1887 gültige Frachtsatz der Klasse C I der Relation Brody (Bahnhof) transit-Zwickau i/B. (vide Seite 4 des Nachtrages) nicht 263,4 kr. sondern **273,4 kr.**,

und der ebenfalls vom 1. April n. St. 1887 gültige, auf Seite 5 desselben Nachtrages für die Relation Zuczka transit (Russland via Nowosielica) -Zwickau i/B. eingestellte Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1 à 5 000 kg nicht 220,8 kr., sondern **320,8 kr.**

Wien, den 28. April 1887. (1011)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai l. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für Steinkohlen-, Koaks- und Briquettssendungen von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, nach der Linie Bruck-Izl. János der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen der Nachtrag VI in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die bei einem Koursstande der Oesterreichischen Noten von 155/160 umgerechneten Schnittsätze der Preussischen Staatsbahnen und ist bei den betheiligten Verwaltungen sowie im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 27. April 1887. (1012)
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Zufolge Erhöhung der Transportsteuer für Personen, Reisegepäck oder als Reisegepäck zu befördernde Hunde von 15 auf 18 pCt. wird statt dem bei den Kgl. Ung. Staatsbahnen sowie bei der in deren Betriebe stehenden Arad-Temesvarer Bahn derzeit gültigen allgemeinen Personentarif vom 1. Juni l. J. an ein neuer Personentarif ins Leben treten.

Budapest, am 29. April 1887. (1013)
Die Direktion.

---

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. In der heutigen XXVII. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1886 genehmigt,
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse pr. 451 194,03 fl.
   a) 210 000,— fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Julikoupon der im Umlaufe befindlichen 59 727 Aktien mit 8 fl. 50 kr. Oe. W. und der 273 Genussscheine mit 3 fl 50 kr. ohne Abzug einzulösen,
   b) 50 000,— fl. der Spezialreserve,
   c) 40 000,— fl. dem Spezialfonds,
   d) 40 000,— fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
   e) 5 000,— fl. der Krankenkassa zu widmen, endlich
   f) den Rest pr. 106 194,03 fl. auf die Rechnung des Jahres 1887 vorzutragen,
3. die vorjährigen Revisoren, Herren
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder,

sowie die Ersatzmänner
Ferdinand Kitt,
Dr. Johann Natterer und
Johann Gibisch

per acclamationem wiedergewählt.

Endlich

4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren:

August Stummer Freiherr von Tavarnok,
Moriz Schnapper Freiherr von Wimsbach,
Carl Weiss Ritter von Weissenhall und
Leopold von Lieben

wiedergewählt.

Wien, am 30. April 1887. (1014)
Der Verwaltungsrath.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Im Anschluss an die diesseitige Bekanntmachung vom 23. d. M.. betreffend die auf den 27. Mai d. J. nach Eutin berufene vierzehnte ordentliche Generalversammlung unserer Gesellschaft, bringen wir zur Kenntniss der Aktionäre, dass in dieser Versammlung ausser den in jener Bekanntmachung ad 1—3 aufgeführten Verhandlungen

4. eine Neuwahl zum Aufsichtsrath

stattfinden wird.

Eutin, den 27. April 1887. (1015 H&V)

Der Verwaltungsrath.
Siebold,
p. t. Vorsitzender.

7. Submissionen.

Verdingung von Heizvorrichtungen für Personenwagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 200 Stück Presskohlenheizvorrichtungen für Personenwagen beschafft werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Bureau zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Presskohlen-Heizvorrichtungen" zu dem auf Sonnabend, den 14. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr anberaumten Termin an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 28. April 1887. (1016)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Herz- und Kreuzungsstücken. Die Lieferung von 100 Stück Herzstücken und 50 Stück Kreuzungsstücken aus Flussstahl soll verdungen werden. Die für die Ausführung der Lieferung massgebenden Bedingungen und Zeichnungen, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 2 ℳ bezogen werden. Angebote müssen versiegelt und portofrei, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Herz- und Kreuzungsstücken" versehen, an das vorbezeichnete Büreau bis zum Eröffnungstermin am Mittwoch, den 11. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, eingesandt werden. Die Zuschlagsfrist läuft am 25. k. Mts. ab.

Die im Deutschen Reichsanzeiger No. 66 vom 17. März v. J. veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung.

Magdeburg, 22. April 1887. (1017)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 35. 1887.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Mai 1887.

Inhalt:

Die Pariser Stadtbahn.

Bereits seit Jahren leidet die Entwickelung der Stadtbahnangelegenheit in Paris an sachlichen und formellen Schwierigkeiten verschiedenster Art, welche die Ungeduld nicht allein der Pariser, sondern der auf den Ruhm ihrer Hauptstadt mit Leidenschaft bedachten Französischen Bevölkerung überhaupt auf eine harte Probe stellen. Schon wiederholt schienen die hierbei entstandenen geschäftlichen Hindernisse im wesentlichen beseitigt zu sein. Man konnte seinerzeit bekanntlich der Hoffnung Ausdruck geben, dass es möglich sein werde, bis zur Eröffnung der für das Jahr 1889 geplanten internationalen Ausstellung in Paris zum mindesten einen Theil der Stadtbahn betriebsfähig herzustellen, und man war stolz in dem Gedanken, dem bei dieser Gelegenheit erwarteten Fremdenstrome gegenüber mit diesem neuesten Verkehrsmittel zu prunken. Es kann jetzt allerdings nicht mehr zweifelhaft sein, dass diese Hoffnung sich nicht erfüllen wird. Die verlorene Zeit würde selbst bei einer sehr beschleunigten Bauausführung im vollen Umfange nicht wiederzugewinnen sein — und im übrigen ist der Termin, an welchem dieselbe begonnen werden kann, auch jetzt noch nicht bekannt. Noch jetzt ist eine abermalige Verschleppung der Angelegenheit möglich, obwohl die mit den Vorarbeiten für dieselbe betrauten Persönlichkeiten bemüht zu sein scheinen, den in dieser Hinsicht aus zahlreichen Kreisen der Bevölkerung zum Ausdruck gebrachten Wünschen zu entsprechen und auf die schleunige Inangriffnahme der Stadtbahn hinzuwirken, zumal hierbei ins Gewicht fällt, dass alsdann eine beträchtliche Zahl von Arbeitern, Handwerkern, Unternehmern u. s. w., welche unter der Ungunst der Zeitverhältnisse leiden, auf Jahre hinaus ihre Existenz gesichert sehen würde.

In No. 31 S. 294 d. Ztg. hatten wir bereits den wesentlichen Inhalt des Gesetzentwurfes, welcher von dem mit der Prüfung der Stadtbahnfrage beauftragten Ausschusse der Deputirtenkammer zur Annahme empfohlen ist, sowie der diesem Gesetzentwurfe zu Grunde liegenden Vereinbarungen mitgetheilt. Mit Rücksicht auf die hervorragende Bedeutung des in Rede stehenden Unternehmens dürfte die Kenntniss weiterer Einzelheiten über den Stand desselben unserem Leserkreise erwünscht sein. Wir ergänzen daher jene kurze Mittheilung nach einer längeren Darstellung des „Génie civil" (No. 25 d. J.), welche sich auf den zur Sache erstatteten, der Deputirtenkammer vorgelegten, sehr ausführlichen Bericht des Ausschussmitgliedes Pradon stützt.

Nach einem kurzen historischen Ueberblick über die Entwickelung der Frage gibt der Herr Berichterstatter eine sehr eingehende Beschreibung des Entwurfes der Regierung.

Die Länge des Gesammtnetzes der Pariser Stadtbahn beträgt hiernach etwa 43 km; dasselbe zerfällt in zwei Theile, von welchen der eine bei einer Länge von 36 km 5 Linien — A, B, C, E und F —, und der andere bei einer Länge von etwa 7 km 2 Linien — G und H — umfasst. Diese verschiedenen Linien werden mit einander durch doppelte Anschlüsse, welche den Uebergangsverkehr in beiden Fahrrichtungen ermöglichen, verbunden; das Gesammtnetz soll durch mehrere, der eigentlichen Stadtbahn nicht angehörende Anschlüsse vervollständigt werden, welche die Ueberführung der Züge der in Paris mündenden Hauptbahnen sowie der Gürtelbahn vermitteln.

Die Linie A (Ringlinie) beginnt am Rond-Point de l'Etoile, welchen sie unterirdisch mit Umgehung der Fundamente des Triumphbogens durchschneidet, verfolgt die Avenue de Wagram bis zur Avenue des Ternes und wendet sich hier nach dem Boulevard de Courcelles. Von der Avenue de Villiers ab geht die Bahn durch die alten äusseren Boulevards bis zum Boulevard Magenta, und zwar in einem offenen Einschnitte, welcher zahlreiche Uebergänge von einer Seite der Bahn zur anderen erhält, verfolgt alsdann unterirdisch den Boulevard Magenta und den Platz Roubaix, woselbst eine Anschlussstation für die Nordbahn vorgesehen ist und zieht sich an der Seite des Ostbahnhofes entlang, unter dem Strassburger Platze und dem Boulevard Magenta bis zum Republikplatz, wo sie sich bis zu einer Tiefe von 12 m senkt, um die dortigen Entwässerungskanäle zu passiren, deren Beseitigung nicht angängig ist. Weiterhin führt die Bahn unter dem

Boulevard Voltaire bis zum Quartier Saint-Sébastien, tritt hier zu Tage und geht auf einem Viadukte den Boulevard Richard-Lenoir entlang bis zum Bastilleplatz. Von hier und von der Avenue Daumesnil ab, woselbst der Viadukt mit demjenigen der Linie von Vincennes in Verbindung steht, wendet sich die Bahn unter Umgehung des Gefängnisses von Mazas nach dem Lyoner Bahnhofe, überschreitet die Seine stromaufwärts von der Austerlitzbrücke, durchkreuzt die Personenhalle des Orléansbahnhofes, verfolgt alsdann den Boulevard de l'Hôpital, indem sie in der Nähe der Salpêtrière in den Tunnel übergeht, wendet sich unter der Place d'Italie dem Boulevard d'Italie zu, anfänglich im Tunnel, dann im Einschnitt und schliesslich auf dem Viadukte, und gelangt, wiederum im Tunnel, zum Platze Denfert-Rochereau. Zwischen letzterem und der Place de Rennes (Montparnasse) vereinigt sich die Ringstrasse mit der Linie B (vom Strassburger Platz bis zum Platze Denfert - Rochereau), folgt alsdann dem Boulevard de Vaugirard und tritt infolge eines beträchtlichen Höhenunterschiedes desselben zwischen der Rue des Fourneaux und der Rue de Vaugirard zu Tage, zunächst im Einschnitte, sodann im Viadukte auf dem Boulevard de Grenelle bis zur Seine, welche sie in der Nähe der Passybrücke überschreitet, unterfährt alsdann den Boulevard Delessert, umgeht den Trocadéroplatz und kehrt im Tunnel durch die Avenue Kléber wiederum zum Rond-Point de l'Etoile, ihrem Anfangspunkte, zurück.

Die Gesammtlänge der Ringstrecke umfasst 19,465 km, wovon

1. auf Viaduktstrecken . . . . 7,165 km,
2. „ Einschnittstrecken . . . . 5,870 „ und
3. „ Tunnelstrecken . . . . 6,430 „

entfallen. Von den 35 Stationen dieser Strecke, deren mittlere Entfernung von einander 573 m beträgt, soll eine für Gepäck- und Eilgutabfertigung eingerichtet werden.

Die Linie B zwischen dem Strassburger Platz und dem Platze Denfert-Rochereau, folgt unterirdisch der grossen, durch die Boulevards de Strassbourg, de Sébastopol und de Saint-Michel gebildeten Verkehrsader bis zum Lyceum Saint - Louis, geht dann unter der Rue de Vaugirard, unter der Kaserne der Rue de Tournon und unter dem Platze Saint - Sulpice fort bis zur Place de Rennes, weiterhin unter den Boulevards Montparnasse und Denfert, wo sie sich theilweise im offenen Einschnitte befindet, und mündet auf der Station des Platzes Denfert-Rochereau in die Ringstrecke. Sie kreuzt die beiden Arme der Seine in einer Tiefe von 6,20 m und erhält unter der Place Dauphine eine Ablenkung, welche gestattet, den Zuführungsrampen zu dieser tief gelegenen Strecke eine grössere Ausdehnung und infolge dessen eine minder scharfe, 25 ‰ nicht überschreitende Neigung zu geben.

Mit der Ringstrecke ist die Linie B verbunden:

1. auf dem rechten Ufer vermittelst zweier Abzweigungen in der Nähe des Strassburger Platzes, von welchen die eine auf die Station gleichen Namens mündet und die andere sich dem Boulevard Magenta und der Station der Rue de Lancry zuwendet;
2. auf dem linken Ufer durch eine Abzweigung, welche die Place de Rennes durchkreuzt und auf der Station gleichen Namens endet; in der anderen Richtung wird die Verbindung unter dem Boulevard Montparnasse durch eine Abzweigung an der Place de Rennes hergestellt.

Mit den Anschlussstrecken ist die Linie B im ganzen 6,985 km lang, von welchen

1. die Tunnelstrecken der Hauptlinie . . . . 5,960 km,
2. „ Einschnittstrecken der „ . . . . 0,480 „ und
3. „ Tunnelstrecken der Anschlüsse . . . . 0,545 „

umfassen. Die mittlere Entfernung der 11 Stationen von einander beträgt 586 m; eine derselben ist für Gepäck und Eilgut einzurichten.

Die Linie C, zwischen dem Bahnhof Saint-Lazare und dem Platze Roubaix, zweigt sich von der Linie E bei dem Bahnhofe de l'Opéra unter dem Boulevard Haussmann ab. Sie folgt demselben bis zur Chaussée d'Antin, weiterhin der Rue Lafayette bis zum Square Montholon, der Rue Baudin und Maubeuge und vereinigt sich mit der Ringstrecke unter der Rue de Dunkerque. Der Anschluss an die Ringstrecke in der Nähe des Boulevard Barbès wird durch einen Tunnel in der Rue de Lancry hergestellt. Die Linie C nebst Anschluss ist 2,510 km, und zwar die Hauptstrecke 2,090 km und der Anschluss 0,420 km lang. An derselben liegen 4 Stationen einschliesslich des Bahnhofes de l'Opéra, welcher zwar auch der Linie E angehört, aber für beide besondere Perrons erhält. Die Stationen sind durchschnittlich 625 m von einander entfernt.

Die Linie E zweigt sich von der Ringstrecke bei der Avenue de Villiers ab und folgt im Tunnel der Rue de Constantinopel, der Rue de Rome, dem Boulevard Haussmann, der Rue Gluck und Halévy, dem Opernplatze, der Rue du Quatre-Septembre und schliesslich der Verlängerung der Rue Réaumur. Bei der Kreuzung des Boulevard Sébastopol senkt sich die Bahn behufs Unterfahrung der Linie B und steigt auf der anderen Seite in der Réaumur- und Turbigostrasse bis zum Republikplatze, wo sie sich in der Nähe des Boulevard Voltaire mit der Ringstrecke vereinigt. Ausserdem ist die Linie E mit derselben noch durch zwei weitere Anschlüsse verbunden. Der eine von diesen, welcher unter dem Collège Chaptal entlang führt, ist in solcher Tiefe angeordnet, dass einerseits die Keller dieses Instituts nicht berührt, andererseits die Gleise der Westbahn noch überschritten werden, und vereinigt sich mit der Linie A diesseits der Station Batignolles; der andere zweigt sich von der Hauptstrecke bei der Rue du Temple ab, geht unter dem westlichen Theile des Republikplatzes fort und endet unter dem Boulevard de Magenta in der Ringstrecke. Ein dritter, unter der Rue Halévy abzweigender Anschluss verbindet die Linien E und C bei der Chaussée d'Antin.

Die ihrer ganzen Länge nach unterirdisch geführte Linie E umfasst mit Einschluss ihrer Abzweigungen 5,550 km, und zwar:

1. die Hauptstrecke . . . . 4,460 km,
2. den Anschluss von Batignolles . . . . . . 0,590 „
3. „ „ „ Magenta . . . . 0,260 „ und
4. „ „ der Rue Halévy . . . . . . 0,240 „

Sie erhält, abgesehen von den Gemeinschaftsstationen mit den bereits erwähnten Linien, 8 Stationen; die durchschnittliche Entfernung derselben von einander beträgt 510 m. Die an dem Magenta-Anschluss gelegene Station des Republikplatzes befindet sich an anderer Stelle desselben als diejenige der Ringstrecke; beide sind aber durch einen Tunnelgang mit einander verbunden.

Die Linie F zweigt sich vermittelst doppelten Anschlusses von der Ringstrecke beim Rond-Point de l'Etoile unterirdisch ab, geht unter der Avenue de la Grande-Armée entlang, wendet sich dann nach Südwest und vereinigt sich nahe bei der Porte Maillot-Neuilly mit der Strecke Auteuil-Ceinture etwa 840 m von der Station der Avenue du Bois-de-Boulogne diesseits des Punktes, wo sich demnächst die der Bahngesellschaft konzessionirte, von der Porte Maillot nach Suresnes führende Linie abzweigen wird. Von der 1,310 km langen, ausschliesslich im Tunnel liegenden Linie F entfallen 1,060 km auf die Hauptstrecke und 0,250 km auf den Anschluss. Dieselbe erhält ausser den Gemeinschaftsstationen mit den bereits besprochenen Linien noch 2 Stationen.

Die, von dem Republikplatze bis Ménilmontant sich erstreckende Linie G ist wie die vorhergehende eine äussere Abzweigung behufs Verbindung der Ringstrecke mit der kleinen Gürtelbahn und für den Verkehr der jenseits des Kanals Saint-Martin gelegenen Viertel bestimmt. Um letzteren unterirdisch passiren zu können, macht die Bahn einen Umweg, so dass die Kreuzung bei dem Entrepôt des Douanes stattfindet, wo der Pfahlrost des Kanals schon 6 m höher liegt als in der geraden Richtung der Republik-Avenue. Ohne diesen Umweg würde die Bahn in gerader Richtung die steile Böschung des linken Kanalufers und die Schienenhöhe der Gürtelbahn nur durch eine sehr starke Steigung bei nur 2 km Länge gewinnen können; auch würden in der Ermangelung einer horizontalen Strecke sowie mit Rücksicht auf mehrere Krümmungen von 150 m Halbmesser und die tiefe, den Zugang erschwerende Lage der Linie Zwischenstationen nicht statthaft sein. Bei einer Ausführung unter solchen ungünstigen Verhältnissen würde dieselbe den Verkehrsbedürfnissen der Stadtviertel Ménilmontant und Charonne in keiner Weise entsprechen und nur eine fast unbrauchbare unmittelbare Verbindung zwischen der Ringstrecke und der Gürtelbahn bilden.

Diese Linie vereinigt sich einerseits mit der Ringstrecke durch 2 Abzweigungen, von welchen sich die eine dem Republikplatze, die andere der Rue de Lancry zuwendet, und ebenso andererseits mit der kleinen Gürtelbahn durch 2 Abzweigungen, von welchen die eine nach Ménilmontant, die andere nach Charonne führt. Ausserdem ist durch eine Verbindung die Möglichkeit vorgesehen, dass die Züge der Strecke C unmittelbar auf die Linie E gelangen können und umgekehrt. Die im Tunnel liegende Linie ist mit den Anschlüssen 3,740 km lang und zwar:

1. die Hauptstrecke . . . . 2,935 km,
2. der Douane-Anschluss . . . . 0,380 „
3. „ Anschluss an die Gürtelbahn . . . . . 0,305 „ und
4. die Verbindung zwischen dem Republikpatze und der Linie E . . . . 0,120 „

An derselben sind — abgesehen von den Gemeinschaftsstationen mit den bereits besprochenen Strecken — 4 Stationen angeordnet, deren mittlere Entfernung 804 m beträgt.

Die Linie H verbindet den Platz Walhubert mit der Linie B bei dem Palais du Luxembourg. Sie zweigt sich als Viadukt in der Nähe des Orléansbahnhofes von der Ringstrecke ab, verfolgt den Quai Saint-Bernard, umgeht die Weinhalle, kreuzt die Rue Monge, geht bei dem Square Monge in den Tunnel über, durch den Berg Saint - Geneviève, unter dem Panthéonplatz, den Lyceen und der Rechtsschule entlang, durch die Rue Soufflot und Médicis und mündet in die Linie B bei der Luxemburgstation. Die Linie H ist an dem Ostende mit der Ringstrecke durch einen zweiten Anschluss, welcher sich dem

Boulevard de l'Hôpital zuwendet, und an dem Westende durch einen Ring, welcher, von der Hauptstrecke unter der Rue Soufflot abzweigend, sich unter dem Luxembourggarten entwickelt, mit der Linie B am anderen Ende der Luxembourgstation verbunden. In Ermangelung dieser, im wesentlichen dem beabsichtigten Anschlusse der Nordbahn an die Stadtbahn gleichenden Ringverbindung würde der für den Zugverkehr so überaus wichtige Anschluss der Linie H an die Nordstrecke der Linie B, welche mit Rücksicht auf die Unterfahrung der Seine eine tiefe Lage hat, nur durch ein sehr starkes Gefälle und eine scharfe Krümmung zu ermöglichen sein. Von der 3,850 km langen Strecke entfallen:

1. auf die Hauptlinie . . . . 2,600 km,
2. „ den Anschluss de l'Hôpital . . . . . . 0,350 „ und
3. „ „ Luxembourgring . . . . 0,900 „

Dieselbe erhält, abgesehen von den Gemeinschaftsstationen mit den bezüglichen anderen Linien, 4 Stationen, deren mittlere Entfernung 734 m beträgt.

Von der Gesammtlänge des Stadtbahnnetzes liegen auf dem Viadukte 9,150 km, im — theilweise überdeckten — Einschnitte 6,350 km und im Tunnel 27,910 km. Dasselbe umfasst 68 Stationen. Letztere erhalten keine Nebengleise, sondern nur eine Verbreiterung des Planums für die im allgemeinen 100 m langen, 5 m breiten und 0,90 m hohen Perrons, welche das unmittelbare Einsteigen der Personen in die Wagen gestatten.

Nach dem Lastenhefte sollen die Centralstation am Opernhause, die Station am Republikplatze und die Clunystation mit den Einrichtungen für den Gepäckverkehr versehen sein. Auf der ersteren, der Hauptstation, welche unter dem Boulevard Haussmann zwischen den Endweichen eine Länge von 500 m hat, können gleichzeitig sechs Züge ohne Störung bei den Hauptgleisen der Stadtbahn aufgestellt werden.

Für den Oberbau ist eine, 45 kg auf das laufende Meter wiegende Stahlschiene in Aussicht genommen, welche der auf der Londoner Stadtbahn angewendeten Bullheadedschiene ähnelt. Die Stärke der Kiesbettung soll 0,50 m betragen. Für sämmtliche Strecken wird die Einrichtung des Blocksystems beabsichtigt.

Die Baukosten des, die Linien A, B, C, E und F umfassenden ersten Netzes sind auf 220 Millionen Francs, diejenigen des zweiten Netzes — Linie G und H — auf 30 Millionen Francs, die gesammten Baukosten also auf 250 Millionen Francs veranschlagt.

Im weiteren Verlaufe des Berichts wird darauf hingewiesen, dass die muthmassliche Entwickelung des Verkehrs auf der Stadtbahn auch nicht einmal mit annähernder Sicherheit vorausbestimmt werden kann. Von der Annahme jedoch ausgehend, dass auf die Bewohner von Paris jährlich im ganzen etwa 300 Millionen Personenfahrten entfallen, und dass demnächst das Verkehrsgebiet der Stadtbahn sich bis auf 500 m Abstand von derselben erstrecken dürfte, gelangt der Herr Berichterstatter zu dem Schlusse, dass etwa die Hälfte der Pariser Bevölkerung die Stadtbahn benutzen werde, deren Verkehr somit auf 150 Millionen Personenfahrten zu veranschlagen sein würde. Von anderer Seite wird die Richtigkeit dieser Annahme freilich bestritten und der voraussichtliche Verkehr mit Rücksicht auf die Beziehungen der Bewohner des Verkehrsgebietes der Stadtbahn zu anderen Stadttheilen, welche auf dieselbe nicht angewiesen sind, auf etwa 80 Millionen Personenfahrten bemessen.

Aus der vorstehenden Darstellung ist ersichtlich, dass es sich im vorliegenden Falle um ein Unternehmen ersten Ranges handelt, bei welchem den betheiligten Vertretern der Technik und der Verwaltung die Lösung zahlreicher eigenartiger Aufgaben bevorsteht. Mit hohem Interesse muss man daher in den Eisenbahnkreisen überhaupt der weiteren Entwickelung und — hoffentlich — der baldigen Verwirklichung desselben entgegensehen. Gern wollen wir den Franzosen den Triumph gönnen, dass auch sie demnächst in der Pariser Stadtbahn — falls dieselbe nach dem jetzt geplanten Entwurfe zur Ausführung kommen sollte — ein Unikum besitzen werden, welches sich von den sonstigen, bereits vorhandenen Stadtbahnen sehr wesentlich unterscheiden wird, wie ja auch die Anlage, die Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen der Berliner, der Londoner und Newyorker Stadtbahn von einander abweichen. Stadtbahnen düften überhaupt nur ausnahmsweise in verschiedenen Städten nach gleichen Grundsätzen zu behandeln sein; es ergibt sich dies schon bei einer oberflächlichen Betrachtung aus der für solche Anlagen ganz besonders massgebenden Verschiedenartigkeit der örtlichen Verhältnisse der Verkehrs- und der Lebensgewohnheiten in den betreffenden Städten. K—e.

Ueber die Sicherung von Perronstellwerken.

Aus dem Verwaltungsbericht der Preussischen Staatsbahnen ergibt sich nicht nur, dass die Ausrüstung der grösseren Bahnhöfe mit Centralweichen-Stellwerken in beträchtlichem Umfange vorgeschritten ist, sondern dass auch auf der grossen Mehrzahl der kleinen Stationen die Abschlusssignale mit den zugehörigen spitzbefahrenen Einfahrtsweichen behufs Sicherung der Züge bei der Einfahrt in die Stationen in mechanische Abhängigkeit gebracht sind.

Während bei den Centralanlagen das Stellwerk durch einen in einem bseonderen Gebäude befindlichen Beamten gehandhabt wird, erfolgt die Bedienung der Einfahrtsweichen und der mit diesen verbundenen Signale bei den einfachen Sicherungseinrichtungen durch den Endweichensteller oder, falls die Entfernung der Weiche vom Stationsbüreau es gestattet, vom Perron aus mittelst eines Stellhebels und doppelten Drahtzuges durch den diensthabenden Stationsbeamten.

Die Verwendung des Stahldrahtes zu Bewegungsübertragungen ist für die Zwecke der Signal- oder Barrierenbedienung schon seit längerer Zeit eingeführt, während seine Brauchbarkeit als Ersatz für festes Gestänge zum Stellen von Weichen auf gewisse Entfernungen hin erst seit verhältnissmässig kurzer Frist anerkannt ist. Allerdings findet die Anwendung der doppelten Stahldrahtzüge für den letztgenannten Zweck ihre Grenze bei zu entfernter Lage der zu stellenden Weichen; innerhalb derselben aber erfüllen sie ihren Zweck in ausreichender Weise, sobald auf die Regulirung der Längenausdehnung, welche durch das Einschalten selbstthätiger Spannwerke wirksam unterstützt werden kann, die gehörige Sorgfalt verwendet wird. Ausserdem empfehlen sie sich den Leitungen aus festem Gestänge gegenüber durch grössere Billigkeit und leichtere Bedienung.

Wenn nun die Unfälle durch Entgleisung von Fahrzeugen in den Eingangsweichen überhaupt abgenommen haben und namentlich solche, welche auf sogenannte halbe Weichenstellung zurückzuführen sind, so konnte bei einigen derartigen Vorkommnissen in jünster Zeit die Ursache der Entgleisung überhaupt nicht festgestellt werden. Sowohl das Stellwerk, als auch die Stahldrahtleitungen waren unausgesetzt bezüglich ihrer Tauglichkeit beobachtet worden und arbeiteten vor wie nach dem Unfalle durchaus vorschriftsmässig. Da die sorgfältigsten Untersuchungen aller mechanischen Einrichtungen, die umfassendsten Erhebungen und Vernehmungen der in Frage kommenden Beamten zu keinem befriedigenden Ergebniss über die Ursache des Unfalles führten, blieb schliesslich nur die Annahme übrig, dass Unbefugte an dem zeitweilig unbewachten Stellwerk sich zu schaffen gemacht, eine Umstellung versucht und so die Entgleisung herbeigeführt haben müssten. Eine solche Möglichkeit ist, namentlich auf abgelegenen, wenig verkehrsreichen Haltestellen, oder auf Güterbahnhöfen, auf welchen aus gemischten Zügen Wagen ausgesetzt oder sonstige Verschiebebewegungen vorgenommen werden müssen, während die das Stellwerk bedienenden Beamten anderweite dienstliche Verrichtungen haben, durchaus nicht ausgeschlossen. Bei einer in der Dunkelheit vorgekommenen Entgleisung in der Einfahrtsweiche will sogar der Lokomotivführer beim Durchfahren der Weiche mit Bestimmtheit ein Klappern der Weichenlaterne gehört haben, wie solches durch das Umstellen der Weiche verursacht wird.

Um derartige, wenn auch zunächst nur vermuthete, missbräuchliche Umstellungen unmöglich zu machen, sind neuerdings Verschlussvorrichtungen an den Stellhebeln angebracht worden, welche in ebenso einfacher als wirksamer Weise die Handhabung des Stellwerks durch Unbefugte verhindern.

Ein solcher Verschluss besteht beispielsweise aus einem cylindrischen mit kantigem Führungsansatz versehenen Schloss mit Kantschlüssel. Dasselbe wird in seinem schwächeren Theil durch eine entsprechend angebrachte Oeffnung in der senkrechten Hebelstange derart geschoben, dass nach dem durch die Drehung des Schlüssels bewirkten seitlichen Heraustreten zweier Riegel die Entfernung der Vorrichtung unmöglich ist. Bei den mit einer Sperrklinke versehenen Stellhebeln legt sich der Verschlusscylinder so auf diese, dass die Aushebung derselben und somit die Handhabung des ganzen ausgeschlossen bleibt. Die Verschlüsse der in Führungsscheiben bewegten Umlegehebel dagegen sind durch starke, mit entsprechender Oeffnung versehene Schliessbleche geführt, welche an den Scheibenrändern befestigt sind und auf diese Weise die Festlegung der Hebelstangen sichern.

Es leuchtet ein, dass nur der mit der Bedienung des Stellwerkes betraute Beamte, welcher den Schlüssel stets bei sich tragen muss, in der Lage ist, die Umstellung der Weiche zu bewirken. Bezüglich des Gebrauches der Verschlussvorrichtung, der Aufbewahrung des Schlüssels und Uebergabe des letzteren bei dem Dienstwechsel an den Dienstnachfolger sind derartig bestimmte Anweisungen zu geben, dass der in Frage kommende Beamte voll verantwortlich gemacht werden kann. Für den Fall, dass der Schlüssel in Verlust geräth oder unbrauchbar wird, ist ein zweiter Schlüssel im Stationsbüreau unter Siegel aufzubewahren, welcher Unbefugten nicht zugänglich ist. Kr.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. d. Mts. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln eröffneten Strecken Au-Altenkirchen (13 km) und Ründeroth-Derschlag (14,3 km) und die am 2. d. Mts. eröffnete Strecke Geithain-Lausigk-Leipzig (43,93 km) der Sächsischen Staatsbahn sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2074 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 2080 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 2128 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 2134 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verstaatlichung und Verstadtlichung.

Die Eisenbahnen bereichern auch unsern Wortschatz nicht nur durch die Bezeichnung der bei ihrem Betriebe nöthigen Werkzeuge, Maschinen und Vorrichtungen, sondern auch durch gewisse Schlagwörter, welche zur Bezeichnung von diesbezüglichen Rechtsgeschäften dienen. Sowie Verstaatlichung den Uebergang einer Lokomotiveisenbahn in das Eigenthum des Staates bedeutet, so wurde das Wort Verstadtlichung jetzt bei der Verhandlung darüber gebraucht, ob die Stadt Wien die von einer Privatgesellschaft betriebene Pferdebahn nicht lieber gleich an sich bringen soll, statt die Verlängerung ihres Benutzungskonsenses gegen entsprechendes Entgelt zu gewähren. Letzteres ist nach längerer Debatte erfolgt, in welcher auch die alte Frage über den Vorzug des Staats- bezw. Stadtbetriebes gegenüber dem Privatbetriebe verhandelt wurde. Bemerkenswerth ist folgende Aeusserung in der Rede des Vizebürgermeisters, Dr. Prix, über die Tragweite beider gedachten Schlagworte: Ein Schlagwort ist es, wenn von der Verstadtlichung der Tramwaygesellschaft gesprochen wird. Man hat an die Verstaatlichung der Eisenbahnen gedacht, ohne aber daran zu denken, dass man Grosses mit Kleinem nicht vergleichen darf, und dass das grosse Unternehmen des Staates, die Eisenbahnen an sich zu ketten, etwas anderes ist, als das kleine Unternehmen einer Tramwaygesellschaft in die Hände einer Stadt zu legen. Der Unterschied ist einfach der, dass dem Staate im Interesse der Volkswirthschaft daran gelegen sein muss, auf die Frachtentarife Einfluss zu haben, was im Interesse der Allgemeinheit liegt und am besten erreicht wird, wenn der Staat selbst die Bahnen besitzt. Bei einer Tramwaygesellschaft handelt es sich nicht um die Beförderung von Frachten, sondern nur um den Personenverkehr, und ein Vergleich ist daher geradezu unzulässig. Dazu kommt noch, dass der Einfluss auf die Tarife der Stadt vollständig gesichert ist, weil, wenn auch die Preisbestimmung von seiten des Ministeriums geschieht, dieselbe dennoch nicht geschehen kann, ohne die Gemeindevertretung einzuvernehmen. Es ist also eine Nothwendigkeit zu einer sogenannten Verstadtlichung nicht vorhanden.

Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn.

Der im abgelaufenen Sessionsabschnitte des Ungarischen Reichstages vom Königlich Ungarischen Finanz- und dem Königlich Ungarischen Kommunikationsministerium eingebrachte und von der Legislative angenommene Gesetzentwurf — betreffend die Erhöhung der Transportsteuer — hat die Allerhöchste Sanktion erhalten. Derselbe wurde im Ungarischen Amtsblatte als Gesetzartikel XIV ex 1887 veröffentlicht und wird im Sinne dieses Gesetzes der Tag des Inslebentretens der Erhöhung (1. Juli d. J.) im Wege eines Ministerialerlasses festgestellt werden. Infolge dessen sind Delegirte der Oesterreichischen und der Ungarischen Bahnverwaltungen in Graz zu einer Konferenz zusammengetreten, in welcher neue Personentarife für Ungarn aufgestellt wurden.

Die Vertragsverhandlungen mit Rumänien.

Ueber den Stand dieser für unsern Gesammtverkehr so wichtigen Angelegenheit hat sich der Handelsminister im Abgeordnetenhause so reservirt ausgesprochen, dass fast ein Scheitern derselben zu befürchten ist. Aus dessen Rede ist folgender Passus hervorzuheben: „Der Abschluss einer mit den unerlässlichen Kautelen gegen die Einschleppung von Thierkrankheiten zu versehenden Viehseuchen-Konvention bildet einen der Verhandlungsgegenstände mit Rumänien. Nach der bekannten Lage der beiderseitigen Interessen muss es auch als nicht wahrscheinlich erkannt werden, dass eine dauernde, beide Theile befriedigende Regelung unserer Verkehrsbeziehungen mit Rumänien, welche aus vielen Gründen erwünscht erscheint, ohne Konzessionen bezüglich der Zulassung Rumänischen Rindviehes erreichbar wäre.“ Welche Bedeutung der gegenwärtige Zollkrieg mit Rumänien für unsern Bahnverkehr hat, ist aus folgender Stelle des Geschäftsberichtes der Lemberg-Czernowitzer Bahn (siehe unten) zu ersehen: Der erhebliche Rückgang unseres Güterverkehres (— 64 298 t) und in Verbindung damit der Ausfall an Einnahmen ist in erster Linie der Unterbrechung der vertragsmässigen Handelsbeziehungen zwischen Oesterreich und Rumänien infolge Ausserkrafttretens der bestandenen Zoll- und Handelskonvention zwischen beiden Ländern zuzuschreiben. Durch dieses Ereigniss hat der bis dahin lebhafte Getreideverkehr, welcher mehr als 35 pCt. unseres Gesammtverkehrs betrug (trotz mancher Vorkehrungen, wie die Einführung der Verladung in loser Schüttung, Errichtung eines Lagerhauses in Suczawa u. s. w.), eine sehr empfindliche Einbusse erlitten; der hohe Zoll beim Eintritte nach Oesterreich einerseits, auf der anderen Seite aber die bedeutenden Tarifherabsetzungen, welche die Rumänische Regierung für Getreide in der Richtung nach den Donauhäfen verfügte, mussten naturgemäss eine völlige Verschiebung der Transportverhältnisse herbeiführen und thatsächlich hörte mit dem Ablaufe der Handelskonvention auch der Getreideverkehr aus Rumänien über Suczawa-Itzkani fast gänzlich auf und nur höchst vereinzelte Sendungen nach Norddeutschland passirten die Grenze.“ Der Ausfall beträgt bei Getreide 44 000, bei Mais 38 000 t. Schliesslich gibt der Bericht der Hoffnung Ausdruck, dass ein neuer, den Interessen beider Länder Rechnung tragender Handels- und Zollvertrag zwischen Oesterreich und Rumänien bald zu Stande kommen werde. — Auf den Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Bahn machte sich der vertraglose Zustand insofern gleichfalls fühlbar, als durch die seitens der Regierung angeordnete bedeutende Tarifherabsetzung in der Richtung gegen die Donauhäfen Galatz und Braila eine Verminderung des Kilometerertrágnisses eintrat und ausserdem das verfrachtete Quantum ein geringeres war als im Vorjahre.

Die Staatsbahnen im Oesterreichischen Budget.

In der im Oesterreichischen Abgeordnetenhause begonnenen Verhandlung des diesjährigen Budgets wurde schon in der Generaldebatte von einem oppositionellen Redner folgendes hervorgehoben: Die Staatseisenbahnen sind überhaupt im Laufe der letzten Jahre zu einem der wichtigsten Kapitel unseres Budgets geworden und verdienen immer mehr Aufmerksamkeit. Ihr Abgang bedingt — 12 Millionen Gulden. Sie haben die Zinsen der ungeheuren Summen, welche gebraucht wurden, um diese Bahnen zu bauen und zu kaufen, von einem Kapital von rund 200 000 000 fl. ein Zinsenerforderniss von 10 000 000 fl., so dass wir also bereits einen Abgang von 22 000 000 fl. aus dem Titel des Staats-Eisenbahnwesens haben. Wenn man dazu die Subventionen und das Erforderniss für neue Eisenbahnbauten von 8 600 000 fl. hinzurechnet, so ergibt sich eine Belastung des Staates für Eisenbahnzwecke von 39 400 000 fl. oder rund 40 Millionen Gulden — eine Ziffer, die zu den allergrössten unseres Budgets gehört und die voraussichtlich von Jahr zu Jahr wachsen wird, weil immer unproduktive Linien gebaut werden und die Ergebnisse der Staatsverwaltung keine solchen sind, dass man hoffen kann, dass die Betriebskosten sich herabmindern werden. — Der gewesene Minister Dr. Herbst warf der Regierung u. a. den viel zu theuren Ankauf der meisten verstaatlichten Bahnen vor. (Der Handelsminister wird die Antwort hierauf wohl nicht schuldig bleiben.)

Bukowinaer Lokalbahnen.

Am 16. April wurde zwischen dem Handels- und Finanzministerium einerseits und der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie den sonstigen Interessenten, insbesondere der Lemberg-Czernowitzer Bahn, andererseits ein Uebereinkommen geschlossen, welches die Modalitäten enthält, unter denen die gesetzlich zugesicherte Beitragsleistung von 1 100 000 fl. von der Staatsverwaltung ausgefolgt werden wird. Die wesentlichen Bestimmungen des Uebereinkommens, welches amtlich publizirt wird, entsprechen den Anordnungen des Gesetzes vom 1. Mai 1885. Die Konzessionäre der Bukowinaer Lokalbahnen haften dafür, dass für den Bau, die Ausrüstung und die Inbetriebsetzung mit dem Maximalbetrage von 5 600 000 fl. das Auslangen gefunden wird. Geldbeschaffungskosten sind ausgeschlossen; die Stamm- und die Prioritätsaktien sind al pari auszugeben, das Nominalkapital ist daher gleichfalls mit 5 600 000 fl., 3 920 000 fl. in 5 pCt. Prioritäts- und 1 680 000 fl. in Stammaktien bemessen. Von den Stammaktien übernimmt die Staatsverwaltung 1 100 000 Gulden, der Bukowinaer Griechisch-Orientalische Religionsfonds

150 000 fl., das Land Bukowina 300 000 fl., und der Rest von 130 000 fl. wird von den Konzessionären, den Anrainern und den Bauunternehmern übernommen; was die Prioritätsaktien anlangt, so übernimmt die Lemberg-Czernowitzer Bahn 1 870 000 fl., der erwähnte Religionsfonds 850 000 fl. und die Gruppe der Konzessionäre, Anrainer und Bauunternehmer 1 200 000 fl. Die Staatsverwaltung leistet die Einzahlung in fünf gleichen Jahresraten von 220 000 fl., deren erste nicht vor dem 2. Januar 1888 zu zahlen ist.

Lokalbahn Lindewiese-Barzdorf.

Die Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft wurde vom Handelsministerium aufgefordert, das Generalprojekt für die obengenannte Zweiglinie der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals ehestens vorzulegen, damit die erforderlichen Studien in Betreff der Rentabilität dieser Linie eingeleitet und überhaupt Alles vorgekehrt werden könne, um diese Eisenbahnverbindung ihrer Realisirung zuzuführen.

Oesterreichische Eisenbahnanlagen.

Mit Ende des Jahres 1885 verblieben im ganzen 281 km Eisenbahnen im Bau. Hierzu kamen im Laufe des Jahres 1886 zusammen 610 km. Dem Verkehr wurden übergeben in der Zeit vom 1. Januar bis letzten Dezember 1886 zusammen 303 km. Am Schlusse des Jahres 1886 stellt sich somit die Ziffer der Baukilometer der Oesterreichischen Eisenbahnen mit 588 km fest. Hieran partizipiren die Staatsbahnen mit 305 km, die Privatbahnen mit 283 km.

Eislager für Fleischsendungen.

Anlässlich der Errichtung des täglichen Fleischmarktes in der Wiener Central-Markthalle hat die Gemeinde Wien den Wunsch ausgesprochen, es möge auf die betheiligten Bahnverwaltungen eingewirkt werden, damit dieselben der Beistellung von Eis zur Konservirung der Fleischsendungen während des Transportes nach Wien ihr besonderes Augenmerk zuwenden. Diesem Wunsche entsprechend, hat das Handelsministerium die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen angewiesen, zunächst wegen Errichtung eines Eislagers in Czortkow für die aus Stationen der Linie Husiatyn-Stanislau nach Wien versendeten Fleischtransporte Vorsorge zu treffen. Die zu diesem Zwecke eingeleiteten Unterhandlungen mit dem Oesterreichischen Handels- und Approvisionirungsverein haben zu dem Ergebnisse geführt, dass das gewünschte Eislager demnächst zur Errichtung gelangt.

Der Oesterreichische Städtetag.

Der Gemeinderath von Wien hatte Anfangs dieses Jahres beschlossen, an beide Häuser des Reichsrathes eine Petition des Inhalts zu richten, die beiden Gesetzentwürfe über die Anlage und den Betrieb von Lokal- und Strassenbahnen mit den vom Gemeinderath beschlossenen Abänderungen zu genehmigen, und ferner die Vertretungen sämmtlicher Landeshauptstädte und der Stadt Krakau zu ersuchen, sich den Schritten der Gemeinde Wien anzuschliessen; er beschloss auch, die genannten Vertretungskörper unter Hinweis auf die Wichtigkeit der Angelegenheit einzuladen, sich an einem diesfalls nach Wien einzuberufenden Städtetag durch Delegirte zu betheiligen. Dieser von fast allen Landeshauptstädten beschickte Städtetag wurde in der verflossenen Woche in Wien abgehalten. In der Eröffnungsrede betonte der Bürgermeister der Stadt Wien, dass die Modifikation der vorerwähnten Regierungsvorlage anzustreben sei. Dieselbe berühre die vitalsten Interessen der Gemeinden und wäre ein schwerer Schlag gegen deren Autonomie. In den mit Ausschluss der Oeffentlichkeit gehaltenen Berathungen sollen die Anträge des Wiener Gemeinderathes angenommen worden sein. (Ueber die Statistik des Strassenbahnwesens in Oesterreich berichten wir demnächst).

Rowan'sche Dampfwagen.

In voriger Woche hat in Budapest eine Probefahrt mit einem nach dem System Rowan konstruirten Dampfwagen stattgefunden, welcher bereits in Berlin, Kopenhagen und anderen grösseren Städten eingeführt ist. Der Vorzug dieses neuen Dampfwagens besteht darin, dass er die stärksten Kurven leicht passiren kann, die Maschine keinen Rauch und keinen Dampf entwickelt und ohne störendes Geräusch arbeitet. Die erwähnte Probefahrt lieferte ein sehr befriedigendes Resultat.

Erlernung des Eisenbahndienstes von Seite Nichtangestellter.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat bei ihren sämmtlichen Betriebsleitungen angeordnet, dass in Fällen, wo dem Eisenbahnbeamtenstande nicht angehörige Individuen den exekutiven Dienst durch eigene Anschauung zu erlernen wünschen und zu diesem Behufe um die Erlaubniss zur Frequentirung eines Bahnhofes ansuchen, das betreffende Gesuch ausnahmslos der Direktion vorzulegen sei, welche sich das Recht der Ertheilung solcher Bewilligungen ausschliesslich vorbehält. Wenn ferner solche Gesuchsteller im aktiven Dienste stehende Offiziere oder Beamte sind, wird das betreffende Gesuch seitens der Direktion nur dann in Verhandlung gezogen, wenn demselben die schriftliche Zustimmung der vorgesetzten Behörde des Betreffenden beigeschlossen ist.

Einsicht- und Abschriftnahme von internen Schriften der Bahnverwaltungen. (Präjudizialfall.)

Laut Entscheidung des K. K. Oesterr. Obersten Gerichtshofes vom 6. April d. J. bleibt es den Strafgerichten überlassen, Einsicht- und Abschriftnahme von in den Akten liegenden internen Schriften der Bahnverwaltungen behufs der Ausführung von Entschädigungsansprüchen zu gestatten.

Bestimmung des Verdienstbetrages und des Schmerzensgeldes für einen Beschädigten. (Präjudizialfall.)

Von einem bei einem Eisenbahnzusammenstosse beschädigten Postkondukteur wurde Vergütung der Heilungskosten und Ersatz des Dienstbetrages unter Einbeziehung des Entganges an Kilometergeldern und der zu erwarten gewesenen Beförderung sowie die Entrichtung eines Schmerzensgeldes (von 10 000 fl.) verlangt. Letzteres wurde ihm im Betrage von 5 000 fl. unbedingt in der Erwägung zuerkannt, dass die Krankheit des Beschädigten eine chronische ist, dass er aller Wahrscheinlichkeit nach seine Gesundheit völlig eingebüsst hat und zeitlebens ein gebrechlicher Mann bleiben wird, wozu sich die peinigende Ueberzeugung einer unheilbaren Krankheit gesellt. Wenn auch nach ärztlichem Gutachten die Herstellung nicht gänzlich ausgeschlossen erscheint, so muss doch andererseits berücksichtigt werden, dass das Schmerzensgeld eine über die Schadloshaltung hinausgehende Entschädigung für den durch die körperliche Verletzung hervorgerufenen qualvollen Zustand des Beschädigten gewähren soll. — Auch die verlangten Heilungskosten wurden gegen Ablegung des Eides über die diesbezüglich gemachten Auslagen zugesprochen, insoweit solche nicht rechnungsmässig nachgewiesen werden konnten. — Dagegen wurde als Verdienstbetrag nur derjenige Lohn in monatlicher Voreinzahlung zugesprochen, welchen der Beschädigte zur Zeit der Verletzung wirklich bezogen hat; die Abweisung des verlangten Entganges an Kilometergeldern und des höhern Lohnes bei einer Beförderung wurde damit begründet, dass diese Bezüge keine ständigen sind, indem der Kläger von seiner bisherigen Verwendung abgezogen und in anderer Weise verwendet werden konnte. Zudem sind diese Bezüge auch anerose; sie bilden keinen Theil des Gehaltes oder einer Zulage, sondern stellen sich als ein Entgelt für die durch die Dienstreisen verursachten Mehrauslagen und als eine Vergütung für die schwierige und verantwortliche Thätigkeit während dieser Reisen dar, welche Thätigkeit nun ganz entfällt. Was aber die Entschädigung für die angeblich entgangene Beförderung betrifft, so ist zu erwägen, dass Hoffnungen, wenn sie noch so begründet sind, sich nicht immer erfüllen, und dass das möglicherweise Erreichbare nicht von dem Willen des Betreffenden allein, sondern auch von anderweitigen günstigen Umständen abhängt; andererseits aber darf mit Rücksicht auf die gleiche Behandlung der Prozesstheile der Entschädigungsanspruch nicht einseitig nur mit Bezug auf die dem Beschädigten günstigen Eventualitäten beurtheilt werden, ohne auch auf die geklagte Bahnanstalt möglicherweise sich ergebenden günstigen Zufälligkeiten Bedacht zu nehmen; endlich, dass unter „Verdienst“ nur das wirklich erworbene, nicht aber das möglicherweise zu verdienende zu verstehen ist.

Die Eisenbahnen in der Kulturgeschichte.

Ueber dieses Thema hielt Inspektor von Merta im Eisenbahnklub einen interessanten Vortrag, mit welchem die diesjährige Vortragssaison in würdiger Weise geschlossen wurde. — Der Redner ging von dem Gedanken aus, dass die Eisenbahnen nicht als blosse Transportanstalten, sondern als Träger und Förderer der Kultur aufzufassen wären. Ihr mächtiger Einfluss auf die Wohlfahrt, Bildung und Annäherung der Nationen lässt sich fast in jeder Kundgebung des öffentlichen und privaten Lebens erkennen. Man vergleiche den sozialen und volkswirthschaftlichen Zustand der Völker vor und nach der Einführung der Eisenbahnen; jeder einzelne Mensch, auch wenn er nicht die Eisenbahnen selbst benutzt, geniesst ihre Wohlthaten durch Verbilligung und Erreichung solcher Genussartikel, bezw. Verbindungen, an die vor der Eisenbahnzeit gar nicht zu denken war. Früher wurde das Getreide, dessen Marktpreis 50 fl. pro Tonne war, durch Strassenfuhrwerke auf weite Strecken fast als werthlos versendet; jetzt findet die Preisnivellirung zwischen den entferntesten Gegenden durch die Eisenbahnen statt. Dieselben sind ferner die Befreier der Grossindustrie von lokaler Monopolisirung; daraus wird es auch erklärlich, dass ein Land ohne Eisenbahnen erbarmungslos der Verarmung und der Herrschaft fremder Kapitalisten verfällt, und auch in geistiger Beziehung zurückbleibt. Der Vortragende resumirt die Vortheile der Eisenbahnen dahin: Verbilligung des Transportes für Personen um 60 pCt., der Güter um 300 pCt.; ferner Geschwindigkeit, ja überhaupt Möglichkeit des Transportes; Regelmässigkeit und Sicherheit im Verkehr, endlich Kapitals- und Arbeitsersparniss. Für Frankreich allein wurde

schon im Jahre 1864 der kapitalisirte Leistungswerth der Eisenbahnen auf 10 Milliarden berechnet, welche Summe sich seither infolge des Fortschrittes im Bahnbetriebe wohl vervielfacht hat. Dabei sind die unberechenbaren doch weit höher anzuschlagen; die Errungenschaften des Geistes und der Kultur, welche nur durch die Eisenbahnen ermöglicht wurden, gar nicht in Betracht gezogen. Die Eisenbahnen sind auch die Förderer der Gesundheit dadurch, dass sie die Ausdehnung der Wohnungen in die Umgebung der Grossstädte, und ferner den Besuch der Kurorte und berühmter Aerzte ermöglichen. Der Vortragende schliesst mit dem Berufsgedanken, dass alle Träger der Eisenbahnwissenschaft vom Anfänger bis zu dem Meister auch das Bewusstsein haben mögen, welch' mächtiges Kulturmittel in ihrer Hand ruht zum Wohle der Menschheit.

28. Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn am 30. April d. J.

Im Berichte über die Gestion des Verwaltungsrathes wurden vorerst die Folgen des Zollkrieges mit Rumänien (s. oben) besprochen.

Der Gestionsbericht schildert sodann die Situation der Lokalbahnen. Die Linie Czernowitz-Nowosielica ergab im Jahre 1886 einen Betriebsüberschuss von 38 336 fl.; mit Hinzurechnung des Vortrages von 1 167 fl. standen der am 20. April d. J. stattgehabten Generalversammlung der Aktiengesellschaft für die Bukowinaer Lokalbahnen 39 504 fl. zur Verfügung. Dieses Erträgniss ermöglicht es, den Prioritätsaktien auch heuer die volle 5 pCt. Verzinsung zu gewähren und überdies für die Stammaktien eine Dividende von 2 pCt. zur Vertheilung zu bringen. Die auf die Betheiligung der Lemberg-Czernowitzer Bahn entfallende Zinsenquote im Betrage von 23 500 fl. ist in die Bilanz nicht eingestellt und wird erst im nächsten Jahre verrechnet werden.

Die Linie Hliboka-Berhomet sammt Abzweigungen ist erst seit 21. Dezember 1886 im Betriebe; von dieser Linie wurden daher noch Interkalarzinsen (von 5 pCt.) verrechnet. Die Linie Hatna-Kimpolung ist noch im Bau und soll gegen Ende 1887 dem Betriebe übergeben werden. Die Linie Hadikfalva-Radautz befindet sich in den ersten Stadien der Bauaktion Die Kolomeaer Lokalbahnen sind dem Verkehre übergeben; die Aktiengesellschaft für diese Bahnen ist noch nicht konstituirt, die Lemberg-Czernowitzer Bahn hat daher die Betheiligung von 219 600 fl. noch nicht eingezahlt. Die Linie Lemberg-Belzec ist im Bau und dürfte mit 1. Oktober d. J. eröffnet werden.

Schliesslich berichtet der Verwaltungsrath, dass die Konversion der 5 pCt. Prioritäts-Obligationen und die damit zusammenhängenden Transaktionen seit der letzten Generalversammlung vollständig beendigt wurden.

Von den der Konversion unterzogenen vier Emissionen der Prioritätsobligationen von ursprünglich 150 000 Stück im Gesammtbetrage von 45 000 000 fl. Oesterr. W. sind im ganzen nur 55 Stück bisher nicht zur Einlösung gelangt. Der hierfür entfallende Betrag von 16 500 fl. ist für die unbekannten Besitzer dieser Obligationen zu Gerichtshänden erlegt und das Pfandrecht rücksichtlich der gesammten vorerwähnten vier Emissionen 5 pCt. Prioritätsobligationen im Eisenbahnbuche gelöscht. Sämmtliche Spesen der Konvertirung inkl. aller Kosten, welche für Valutaprozesse nach dem 1. November 1884 aufgelaufen waren, wurden im Sinne des mit dem Bankenkonsortium getroffenen Uebereinkommens von diesem aus Eigenem bestritten, und nur die Koupon-Prozesskosten aus der Zeit vor der Konvertirung trafen die Gesellschaft. Wir haben den Rest dieser Kosten im Betrage von 118 047 fl. im Gewinn- und Verlustkonto abgeschrieben. Damit ist die ganze Konversionsangelegenheit beendigt und wird daher aus diesem Titel eine weitere Belastung der Gesellschaft nicht mehr erfolgen."

Nach Verlesung des Berichtes nahm Aktionär Manchez aus Paris als Vertreter einer Gruppe Französischer Aktionäre das Wort. Er erklärte, dass das Französische Publikum im Begriff sei, Aktien der Lemberg-Czernowitzer Bahn zu erwerben, dass es aber vorher in mehrfacher Richtung eine Beruhigung verlange, und zwar erstens dahin, ob die Staatsgarantie eine vollständig hinreichende sei, zweitens was im Falle einer Verstaatlichung mit der Gesellschaft geschehen werde, und drittens fühle sich das Französische Publikum beunruhigt durch die Besorgniss, dass vielleicht durch Erweiterung des gesellschaftlichen Eisenbahnnetzes das Unternehmen Verpflichtungen eingehen würde, die zu einer Schmälerung des Aktienerträgnisses führen könnten. Was die ersten zwei Punkte anbelangt, erklärte Aktionär Manchez, auf eine Aufklärung zu verzichten, nachdem er dieselbe in den Statuten der Gesellschaft, in ihrer Konzessionsurkunde und in ihrer bisherigen Thätigkeit hinlänglich gefunden habe; allein er wünsche lebhaft eine Widerlegung der Bedenken in letzter Beziehung.

Verwaltungsrath R. v. Chamiec erwidert auf die Ausführungen des Französischen Aktionärs: Die Gesellschaft habe in allen Generalversammlungen ausgesprochen, dass sie den Anschluss des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes an das Russische lebhaft wünsche, und sie habe den Verwaltungsrath beauftragt, diesen Anschluss mit allen Kräften anzustreben. Der Verwaltungsrath arbeite seit 19 Jahren an der Realisirung dieses Zieles, und es sei ihm gelungen, eine selbständige Eisenbahngesellschaft, Lemberg-Belzec (Tomaszow), ins Leben zu rufen, welcher in erster Linie die Aufgabe obliegt. für den Anschluss Sorge zu tragen. Der Verwaltungsrath sei bereit, dieser Gesellschaft jede im Bereiche seiner Möglichkeit liegende Unterstützung zu gewähren, dieselbe jedoch nicht so weit auszudehnen, dass daraus eine Schmälerung der Aktienrente oder die Nothwendigkeit einer weiteren Emission von Obligationen resultiren könnte.

Aktionär Manchez erklärt sich durch diese Aufklärungen befriedigt.

In Betreff der Verwendung des Reinerträgnisses beantragt der Verwaltungsrath, von dem nach Abrechnung der Zinsen und der Tilgungsquote für die Prioritätenanlehen der Gesellschaft, sowie der 5 pCt. Zinsen des Aktienkapitals und der Amortisationsquote verbleibenden Ueberschusse des Reinerträgnisses von 917 366 fl. einen Betrag von 472 500 fl. zur Vertheilung einer Superdividende in gleicher Höhe wie im Vorjahre, das ist 3½ fl. pro Aktie resp. Genussschein, zu verwenden, so dass das Gesammt-Jahreserträgniss pro Aktie sich auf 13½ fl. = 6¾ pCt. stellt. Von dem Reste des Gewinnsaldos von 444 866 fl. soll die Entlohnung des Verwaltungsrathes mit 65 172 fl. bestimmt und der verbleibende Betrag von 379 694 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Infolge der Kotirung der gesellschaftlichen Aktien an der Pariser Börse ist von Französischen Aktionären die Aufforderung an die Verwaltung gelangt, den jeweiligen Koupon auch in Frankreich, und zwar mit einem bestimmten Betrage in Francs Gold zur Einlösung zu bringen, wie es seit dem vorigen Jahre an Deutschen, Englischen und Holländischen Plätzen in der entsprechenden Währung der Fall ist. Der Verwaltungsrath hält dieses Verlangen für gerechtfertigt und stellt den Antrag:

Der am 1. Mai d. J. fällige Koupon der Aktien wird, wie im Vorjahre, mit 8½ fl. Oe. W., resp. in Berlin, Frankfurt und Hamburg mit 13,77 ℳ, in London mit 13 sh. 5½ d., in Amsterdam mit 8,13 fl. Holl. W., in Paris und Lyon mit 16,96 Frcs., der gleichfalls am 1. Mai d. J. fällige Koupon der im Umlaufe befindlichen Genussscheine mit 3½ fl. Oe. W., resp. 5,67 ℳ resp. 5 sh. 6½ d. resp. 3,35 fl. Holl. W., resp. 6,98 Frcs. eingelöst und zu diesem Zweck aus dem Gewinnsaldo ein Betrag von 472 500 fl. verwendet.

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, den am 1. November d. J. fällig werdenden Koupon der Aktien aus dem Erträgnisse der Oesterreichischen und Rumänischen Linien der Gesellschaft, respektive den dasselbe ergänzenden Staatsgarantien mit 5 fl. Oe. W., beziehungsweise den entsprechenden Beträgen in den ausländischen Währungen zur Einlösung zu bringen.

Aktionär Dr. R. v. Schlesinger beantragt die Vertheilung einer Superdividende von 4 fl., da ihm eine so grosse Thesaurirung durch den Vortrag eines so bedeutenden Gewinnsaldos nicht geboten erscheine. Verwaltungsrath Emanuel Ziffer erklärt, dass der Verwaltungsrath dieser Anschauung nicht zustimmen könne, und dass gegen die beantragte Erhöhung der Superdividende noch jene Gründe Geltung haben, welche vor zwei Jahren aus Anlass eines ähnlichen Antrages in eingehender Weise dargelegt wurden. Bei der Abstimmung erklären sich für den Antrag des Aktionärs Dr. R. v. Schlesinger blos 297 Stimmen; die Anträge des Verwaltungsrathes in Betreff der Verwendung des Reingewinnes werden hierauf angenommen.

27. Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 30. April d. J.

Dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes sind folgende Momente zu entnehmen: Das abgelaufene Jahr hat sich gegenüber dem Vorjahre in günstiger Weise gestaltet. Die Gesammteinnahmen betrugen 3 307 114 fl. (+ 78 075 fl.), die Ausgaben 1 475 847 fl. (— 134 656 fl.). Derzeit befinden sich noch verlooste 5 pCt. Obligationen von 29 700 fl. im Umlaufe. Im Laufe dieses Jahres dürfte die Verwaltung in die Lage kommen, das Konversionskonto definitiv zu schliessen, und hofft dieselbe, das Endresultat der — in befriedigender Weise — durchgeführten Konversion der nächsten Generalversammlung mittheilen zu können. Es folgen nun die Anträge in Betreff der Verwendung des Jahreserträgnisses. Die Bruttoeinnahme beziffert sich nach obigem auf 1 831 266 fl. Für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals sind erforderlich 1 294 550 Gulden. Die Annuitätsdifferenz, welche auf Grund des § 5 des unterm 11. Dezember 1884 mit der Staatsverwaltung geschlossenen Uebereinkommens zu bestimmten Zwecken zu verwenden ist, beträgt 156 000 fl. Hiervon wurden 59 197 fl. für Einkommensteuer und Kouponstempelgebühren bezahlt, während 96 803 fl. zur weiteren theilweisen Deckung der anlässlich der

Konversion erwachsenen Kosten verwendet werden. Nach Abzug obiger Posten im Gesammtbetrage von 1 450 550 fl. verbleiben 380 716 fl. Die statutengemäss abzurechnende 5 pCt. Reservefondsquote beträgt 19 035 fl. und die Tantieme des Verwaltungsrathes 18 084 fl., so dass noch 343 596 fl. und mit Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 451 194 fl. zur Verfügung der Generalversammlung bleiben. Der Verwaltungsrath beantragt nun, 210 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Julikoupon der im Umlaufe befindlichen 59 727 Aktien mit 8 fl. 50 kr. und den der 275 Genussscheine mit je 3 fl. 50 kr. ohne Abzug einzulösen, 50 000 fl. der Spezialreserve, 40 000 fl. dem Spezialfonds, weitere 40 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds zuzuführen, 5 000 fl. der Krankenkasse zu widmen und die restlichen 106 194 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden ohne Debatte einhellig angenommen.

2. ordentliche Generalversammlung der Bukowinaer Lokalbahn am 20. April d. J.

Diese in Czernowitz abgehaltene Versammlung nahm zur Kenntniss, dass auf der im Jahre 1886 im Betriebe gestandenen Linie Czernowitz-Nowosielitza eine Einnahme von 75 301 fl. erzielt wurde, die Ausgaben erreichten die Höhe von 47,5 pCt. der Einnahmen, so dass ein reiner Ueberschuss von 39 505 fl. resultirt. Die Versammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. (wie im Jahre 1885) für die Prioritäts- und einer solchen von 2 pCt. (gegen 3 pCt. im Jahre 1885) für die Stammaktien. Weiter berichtet der Verwaltungsrath, dass die Linie von Hliboka nach Berhomet a. S. mit der Abzweigung von Karapciu a. S. nach Csudin in der Gesammtlänge von 71,6 km am 30. November 1886 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Der Betrieb der im Bau befindlichen Linie von Hatna nach Kimpolung in der Länge von 67,2 km dürfte gegen Ende dieses Jahres eröffnet werden. Zum Bau der 7,4 km langen Strecke von Hadikfalva nach Radautz und zwar noch vor Ablauf des konzessionsmässigen Vollendungstermines, sowie zur Kapitalsbeschaffung des auf ca. 290 000 fl. veranschlagten Kostenbetrages, wurde dem Verwaltungsrathe von der Generalversammlung die Ermächtigung ertheilt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Da an dem politischen Horizont keinerlei Aenderung wahrzunehmen war, so erhielten sich die Kourse so ziemlich auf dem vorwöchentlichen Niveau. Auf dem Eisenbahnmarkte waren wieder 'die Dividendenschätzungen bezw. Erklärungen von Einfluss. Die Kourssteigerung der Nordbahn (2430) infolge der die Erwartungen übersteigenden Dividende hält an, nachdem schon im laufenden Jahr ein Plus von mehr als 600 000 fl. in den Einnahmen zu verzeichnen ist. Die Carl-Ludwigbahn (202,75) könnte wohl eine mässige Superdividende aus ihrem Reingewinn vertheilen, doch soll derselbe dem nächsten Jahre reservirt bleiben. Die Aktionäre der Südbahn (78,25), welche schon ganz leer auszugehen fürchteten, wurden durch die Dividende von 1 Frcs. überrascht. Die Mittheilung eines Französischen Aktionärs der Lemberg-Czernowitzer Bahn (227), dass sich das Französische Kapital für dieses Effekt interessirt (s. oben), bewirkten haussirende Tendenz; gesucht waren auch Ostrau-Friedland (170), wegen ihrer befriedigenden Verkehrsentwickelung; dagegen waren Oesterreichische Staatsbahn (230) wegen des ungünstigen Verlaufes der Vertragsverhandlungen mit Rumänien sehr vernachlässigt.

Aus Italien.

Neue Eisenbahnbauten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings der Italienischen Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem zunächst die Summe von 121000000 L. bewilligt werden soll, um welche durch die bereits ausgeführten bezw. in der Ausführung begriffenen Eisenbahnbauten die betreffenden Eisenbahnetats der Vorjahre insgesammt überschritten werden. Von den 121 000 000 L. entfallen 50 000 000 L. (einschliesslich der bereits im laufenden Etat eingestellten 2 500 000 L.) auf die direkte Linie Rom-Neapel, und zwar in vier Jahresraten von 1887/88 bis 1890/91; trotz dieser Vertheilung der Kosten auf vier Etats soll jedoch die direkte Linie Rom-Neapel bereits in zwei Jahren, dem kürzesten überhaupt möglichen Termin, fertiggestellt sein. Auf die Linie Genua-Ovada-Asti entfallen, zuzüglich der im laufenden Etat bereits eingestellten 500 000 L., noch 48 500 000 L., welche sich auf 7 Etats bis 1893/94 vertheilen; die Fertigstellung der ganzen Linie einschliesslich des grossen Tunnels von Turchino soll jedoch bereits im Jahre 1892 erfolgen. Diese sowie alle sonstigen Bewilligungen für kleinere Bahnen sollen in den betr. Etats stets getrennt geführt werden und nicht übertragbar sein, damit nicht etwa die Fertigstellung einzelner Linien zu Gunsten anderer hinausgeschoben werde. In den Etats von 1887/88 bis 1890/91 erhöhen sich dadurch die Gesammtbewilligungen füs Eisenbahnzwecke von 102 000 000 auf 140 000 000 L. jährlich; der Minister verpflichtet sich überdies, auch über 1890/91 hinaus nicht weniger als 120 000 000 L. für Eisenbahnzwecke in den jährlichen Etat einzustellen.

Die durch Gesetz von 1873 dem Minister ertheilte Ermächtigung, den Lokalbahnen eine jährliche Beihilfe von 1 000 L. für das Kilometer auf längstens 35 Jahre zu gewähren, soll dahin erweitert werden, dass die Beihilfe auf 3 000 L. für das Kilometer erhöht und die Dauer der Unterstützung bis auf 70 Jahre verlängert werden kann. Die Vorschriften für die Anwendung dieser Ermächtigung nach Massgabe der einzelnen Fälle sollen durch Königliche Verordnung festgestellt werden.

Dem Vernehmen nach schweben im übrigen zur Zeit Verhandlungen zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den Direktoren der grossen Bahngesellschaften bezüglich der Ausführung der neu zu erbauenden Eisenbahnlinien. Die von einzelnen Blättern bereits gemeldete Nachricht, dass die Fertigstellung der Giovistrecke der Gesellschaft der Mittelmeerbahnen werde übertragen werden, bestätigt sich bisher jedoch nicht; anscheinend soll zuvor der Spruch des Schiedsgerichts in der Streitfrage zwischen dem Fiskus und der Unternehmung Ottavio abgewartet werden.

Die neue 48 km lange Eisenbahnlinie Chivasso-Casale soll am 30. d. M. dem Verkehr übergeben werden.

Von der Eisenbahngesellschaft, welche den Dienst von der Station Carrara (Mittelmeerbahn) nach den bekannten Marmorbrüchen betreibt, hat die Banca Generale Nom. 4 000 000 L. 5 pCt. Obligationen übernommen, deren Erlös zum Bau neuer Linien nach den bisher noch nicht angeschlossenen Marmorbrüchen bestimmt ist. Diese Anleihe wird in Italien und der Schweiz zu 98,40 pCt. aufgelegt. Der Marmorertrag des Bezirks umfasst über 130 000 t und hat im letzten Jahrzehnt sich durchschnittlich um 5 pCt. jährlich vergrössert.

Wagenmangel der Mittelmeerbahnen.

Infolge des vielbeklagten Wagenmangels namentlich auf den Hafenstationen von Genua, welcher den dortigen sehr bedeutenden Kohlenhandel schwer beeinträchtigt und zeitweise völlig lahmgelegt hat, hatten sich einige Firmen nach vielfachen Beschwerden mit einer Klage an das Handelstribunal in Genua gewendet. Letzteres hat jetzt sein Urtheil zu Ungunsten der Verwaltung der Mittelmeerbahnen gefällt, und zwar soll dieselbe verpflichtet sein, fortan täglich mindestens 300 Wagen ausschliesslich für den Kohlentransport auf den Hafenstationen von Genua bereit zu halten und den Verladern nach Massgabe bezw. im Verhältniss ihrer Anmeldungen zur Verfügung zu stellen. Für den durch Nichteinhaltung dieser Bestimmung erwachsenden Schaden soll die Verwaltung den betr. Verladern ersatzpflichtig sein. Das Urtheil tritt unbeschadet der etwa seitens der Bahnverwaltung einzulegenden Berufung vorläufig in Kraft.

Das Generalinspektoriat der Italienischen Eisenbahnen hat übrigens dem Verlangen nach Berücksichtigung der heimischen Industrie Folge gebend, die Verwaltung der Mittelmeerbahnen ermächtigt, das zweite Tausend von 3 000 seitens derselben zu beschaffenden Wagen nur für Italienische Firmen auszuschreiben. Das dritte Tausend soll dann wieder in internationaler Verdingung beschafft werden, über deren Termin vorläufig jedoch noch nichts feststeht.

Riga-Dünaburger und Riga-Bolderaa Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1886.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht weist der Betrieb auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn inkl. der Mühlgraben-Zweigbahn auch für das Betriebsjahr 1886 für den Güterverkehr einen Rückgang auf, während der Personenverkehr einen kleinen Zuwachs erfahren hat. Es kamen überhaupt zur Beförderung: im Güterverkehr 37 035 164 (gegen 1885: 38 152 917) Pud, im Personenverkehr 529 582 (gegen 517 344) Passagiere. Die Gesammteinnahme betrug 2 166 204 (gegen 2 248 731) R. Auf der Bolderaa Bahn dagegen zeigen die Betriebsergebnisse genau das entgegengesetzte Bild. Hier ist der Güterverkehr um ca. 250 000 Pud gewachsen, während der Personenverkehr um ca. 6 000 Passagiere zurückgegangen ist. Auf der Bolderaa Bahn kamen überhaupt zur Beförderung: im Güterverkehr 2 287 877 (gegen 2 035 416) Pud, im Personenverkehr 142 229 (gegen 148 472) Passagiere. Die Einnahmen der Bolderaa Bahn stellen sich aber gleichwohl gegen das Vorjahr wesentlich ungünstiger, denn es wurden nur vereinnahmt: 124 876 (gegen 141 137) R. Dieses ungünstige Ergebniss findet im wesentlichen darin seine Erklärung, dass die Einnahme aus der Benutzung der Eisenbahnbrücke von dem Equipagenverkehr sehr zurückgegangen ist. Im übrigen sind auch die Einnahmen aus der Mitbenutzung der Strecke Riga-Thorensberg-Sassenhof durch die Züge der Mitauer und Tuckumer Bahn um 2 000 R. zurückgegangen. Die

Gesammtausgaben (inkl. der in gemeinsamer Verwaltung befindlichen Bolderaa Bahn) betrugen: 1 997 244 R. Die reinen Betriebsausgaben beider Bahnen beliefen sich dagegen auf 1 435 054 R., woran die Riga-Dünaburger Eisenbahn mit $^{12}/_{13}$ und die Bolderaa Bahn mit $^{1}/_{13}$ partizipirt. Die Betriebsausgaben haben somit 66,24 pCt. der Einnahmen in Anspruch genommen. Der Rechnungsabschluss ergibt eine Reineinnahme der Riga-Dünaburger Bahn von 168 960 R. (gegen 173 426 R. in 1885 und 226 369 R. in 1884). Hiernach ist zur Bezahlung der Aktienzinsen und Tilgung die Garantie der Staatsregierung in Anspruch zu nehmen, mit einem Zuschuss gemäss der folgenden Ausrechnung: Die Aktienzinsen nebst Tilgung betragen statutenmässig 459 000 R. Metall; dazu Koursverlust bei Bezahlung der Zinsen und gezogenen Aktien 293 980 R. Kredit. Summa 752 980 R. Die Reineinnahme beträgt wie angegeben 168 960 R. Demnach beträgt der Garantiezuschuss pro 1886 584 020 R.

Der Verkehr der hauptsächlichsten Getreidearten Roggen, Gerste und Weizen ist auf der Hauptlinie im Jahre 1886 zurückgegangen und zwar der des Roggens von 4 560 321 Pud im Jahre 1885 auf 2 881 376 Pud, der der Gerste von 911 174 Pud auf 751 054 Pud und der des Weizens von 448 743 Pud auf 251 768 Pud; dagegen hat sich der Verkehr des Hafers von 2 153 281 Pud in 1885 auf 2 403 237 Pud und der der Leinsaat von 975 638 Pud auf 2 018 878 Pud gehoben, wogegen wieder der Transport der Hanfsaat von 374 797 Pud in 1885 auf 209 415 Pud gesunken ist. Ebenfalls ist der Transport des Weizenmehls um etwas und zwar von 462 001 Pud in 1885 auf 415 294 Pud gesunken, wogegen sich der Transport des Roggenmehls von 113 294 Pud in 1885 auf 200 352 Pud gehoben hat. Die hauptsächlichsten Quantitäten der vorstehenden Getreidearten u. s. w. kamen auf Station Riga an (Empfang) und nur verschwindend kleine Quantitäten derselben gelangten zum Versand. Von diesen auf Station Riga empfangenen Mengen an Roggen, Hafer und Weizen, Roggen- und Weizenmehl entfiel nur ein kleiner Theil auf Verladungen der eigenen Stationen, während der bedeutend überwiegende Theil aus direkten Transporten anderer Bahnen entstammten, das umgekehrte war bei der Gerste der Fall.

Rotterdamer Tramway-Gesellschaft.

Am Ende des Jahres 1886 waren in Betrieb: a) Stadtbahnen in Rotterdam 12,066 km; b) Dampftrambahn Rotterdam-Delfshaven 2,998 km; c) Dampftrambahn Delfshaven-Schiedam 3,988 km; d) die am 16. April 1886 von der Tramways-Trust-Company übernommene Stadtbahn in Leiden 2,243 km.

Auf den Pferdebahnen in Rotterdam wurden in 1886 befördert 4 266 077 Personen für 271 942 fl.; gegen 4 162 898 Personen für 273 371 fl. in 1885, also in 1886 93 189 Personen mehr und 1 429 fl. weniger Einnahme. — Auf sämmtlichen Stadtbahnen wurde durchschnittlich pro Reisenden vereinnahmt: in 1882 7,88 Cents, in 1883 7,44 Cents, in 1884 7,10 Cents, in 1885 6,57 Cents, in 1886 6,37 Cents.

Auf der Pferdebahn in Leiden wurden vom 16. April ab 214 872 Personen befördert für 18 725 fl. = 8,67 Cents pro Reisenden.

Auf der Dampftrambahn wurden 619 988 Personen befördert für 90 621 fl. gegen 657 811 Personen für 96 491 fl. in 1885. — Pro Reisenden wurde durchschnittlich vereinnahmt: 1882 13,92 Cents, 1883 14,80 Cents, 1884 14,59 Cents, 1885 14,66 Cents, 1886 14,61 Cents.

Die Gesammteinnahmen betrugen 529 548 fl. und die Ausgaben 364 032 fl.; also Reingewinn 165 516 fl. Nach Abzug einer Summe von 64 052 fl. für Abschreibungen wurde der Reingewinn wie folgt vertheilt: 7¾ pCt. Dividende = 77 500 fl. an die Aktionäre, Reservefonds 5000 fl., Tantièmen 17 500 fl., auf neue Rechnung übertragen 1 464 fl.

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Beamte auf Preussischen Staatsbahnen sind auch für Gebiete anderer Bundesstaaten, welche die Eisenbahn durchläuft, für welche jedoch der betreffende Bundesstaat den Preussischen Eisenbahnbehörden durch Staatsvertrag den Betrieb überlassen hat, als Staatsbeamte zu betrachten.** (§ 359 R.-St.-G.-B.) Aus den Entscheidungsgründen: „Durch den Staatsvertrag vom 7. Juli 1878 (Pr. G.-S. 1878. S. 267); G.-S. f. d. F. Lippe Bd. IX S. 478) haben die Kgl. Preussische und die Frstl. Lippesche Regierung sich dahin geeinigt, die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Detmold nach Herford der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu überlassen, im Artikel XIII des Vertrages aber festgesetzt, dass § 42 des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, wonach dem (Preussischen) Staate vorbehalten sei, das Eigenthum der von ihm konzessionirten Privateisenbahnen mit allem Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren nach der Betriebseröffnung oder auch später nach mindestens ein Jahr vorher erfolgter Ankündigung anzukaufen, von der Frstl. Lippeschen Regierung auch für die im Lippeschen Gebiete belegene in Rede stehende Bahnstrecke nebst allem Zubehör in Kraft gesetzt werde, dass aber die Frstl. Lippesche Regierung zu Gunsten der Kgl. Preussischen Regierung auf die eigene Ausübung dieses Ankaufsrechts verzichte und solches an die Kgl. Preussische Regierung abtrete und damit einverstanden sei, dass, falls das gesammte in Preussen belegene Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen in das Eigenthum oder die Verwaltung des Kgl. Preussischen Staates übergehen sollte, auch die Herford-Detmolder Bahnstrecke in das Eigenthum oder die Verwaltung des Preussischen Staates mitübergehe. In Gemässheit dieses Staatsvertrages ist auch von beiden Regierungen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Konzession zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Herford nach Detmold unterm 9. bezl. 4. August 1878 ertheilt worden (Pr. G.-S. 1878 S. 357; G.-S. f. d. F. Lippe Bd. IX S. 493). Zufolge Vertrages vom 27. August/10. Oktober 1879 und des Gesetzes, betr. den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat vom 20. Dezember 1879 (Pr. G.-S. 1879. S. 363 u. 635) ist die Verwaltung und der Betrieb des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens im ganzen Umfange und ohne irgend welche Beschränkung auf den Preussischen Staat übergegangen. Zufolge der unterm 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung“ in Preussen liegt den Eisenbahn-Betriebsämtern bezüglich der von ihnen verwalteten Strecken die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ob, soweit dieselben nicht in den §§ 12—14 den Kgl. Eisenbahndirektionen und in den §§ 4—6 dem Minister vorbehalten sind (§§ 11, 16); denselben unterstehen insbesondere die mit dem Zugbegleitungsdienste betrauten Beamten, die Zugführer, Packmeister, Schaffner etc. (§ 23). Die Geschäfte der Eisenbahn-Betriebsämter werden von dem Betriebsdirektor oder durch den von ihm mit der Bearbeitung derselben beauftragten ständigen Hilfsarbeiter erledigt; der Betriebsdirektor ist der Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes, er leitet dasselbe und vertritt dieses nach aussen (§§ 17, 18); er ist nach § 7 der Geschäftsordnung für die Kgl. Eisenbahn-Betriebsämter Vorgesetzter sämmtlicher Beamten, welche bei oder unter dem Betriebsamte beschäftigt werden, mit gewissen hier nicht vorliegenden Ausnahmen; ihm steht die Ausübung der nach § 6 dieser Geschäftsordnung den Eisenbahn-Betriebsämtern für ihren Geschäftskreis bezl. über die zu demselben gehörigen Beamten eingeräumten Disziplinargewalt zu. Die im Dienst der Kgl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Schaffner endlich sind Beamte im Sinne des § 359 R.-Str.-G.-B's.; sie werden dienstlich thätig nicht auf Grund eines nur nach dem Civilrecht zu beurtheilenden Dienstvertragsverhältnisses, sondern sie werden im Dienste des Staates angestellt und übernehmen durch diese Anstellung nicht lediglich civilrechtliche Verpflichtungen, sondern treten zugleich in ein persönliches Subjektionsverhältniss zum Staate, welches sie zur Bewahrung einer besonderen Diensttreue und Gehorsam verpflichtet und der staatlichen Disziplinargewalt unterwirft. Diese Stellung der Schaffner als Beamte findet sich besonders anerkannt im § 31 der angezogenen Organisation, sowie in dem Reglement, betr. die Prüfung der nicht im Stations-, Expeditions- oder Büreaudienst beschäftigten mittleren und niederen Staatseisenbahn-Beamten vom 26. Juni 1880. Zufolge Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar 1881, betr. Abänderungen der Staatseisenbahn-Verwaltungsbezirke und Errichtung von Betriebsämtern für die Verwaltung der durch die Gesetze vom 20. Dezember 1879 und 14. Februar 1880 in den Besitz des Staates übergegangenen Privateisenbahn-Unternehmungen in Verbindung mit der angefügten, die neuen Eisenbahn-Direktionsbezirke der Staatseisenbahn-Verwaltung nachweisenden Uebersicht (Pr. G.-S. 1881. S. 34 ff.) ist die Verwaltung der Strecke Herford-Detmold der Kgl. Eisenbahndirektion zu Hannover unterstellt und im Bezirk dieser Direktion ein Eisenbahn-Betriebsamt zu Hannover, welchem insbesondere die Eisenbahnlinie Herford-Detmold untersteht, eingesetzt worden. Hieraus allenthalben folgt, dass die die Eisenbahnzüge auf der Strecke Herford-Detmold begleitenden Schaffner Beamte im Sinne des R.-Str.-G.-B.'s sind, und dass sie, auch insoweit sie hierbei innerhalb des Frstl. Lippeschen Staatsgebietes ihren Dienst verrichten, kraft Autorisation der Frstl. Lippeschen Regierung in Ausübung des ihnen von der Eisenbahnverwaltung übertragenen Amtes, mithin als Beamte thätig werden, dass andererseits der Direktor des Eisenbahn-Betriebsamtes zu Hannover ihr amtlicher Vorgesetzter ist.“ (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 17. Januar 1887. Rep. 3352/86; Rechtsprech. d. D. Reichsg. Bd. IX S. 59 ff.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 35 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 7. Mai 1887

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Der Frachtsatz Bochum Rh. - Frankfurt a/M. Ostbahnhof auf Seite 9 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab von 0,46 ℳ auf 0,78 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 30. April 1887. (1019)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Auf Seite 27 des Heftes X des Ungarischen Eisenbahnverbandtarifes Theil II ist die sub Schnittpunkt A angeführte Station Tisza-Ujlock sammt Frachtsätzen zu streichen.

Budapest, am 30. April 1887. (1020)
Die Direktion der
Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr via Brenner und via Pontebba. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. kommen für Kartoffeltransporte bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief aus Italien nach Deutschland via Brenner und via Pontebba nachstehende Schnittsätze zur Anwendung:

Nach	Peri tr.	Pontebba tr.
	Francs pro Tonne	
München Centralbahnhof	15,42	—
Nürnberg „	22,12	—
Berlin (B. A.)	31,54	33,88
Berlin (Potsd. Bhf.)	31,73	34,07
Leipzig (Thür. Bhf.)	26,97	29,13
Magdeburg (Centralbahnhof)	29,81	—
Neustadt-Magdeburg (alte und neue)	29,81	—
Bremen	35,24	—
Hamburg	36,99	—
Hannover (Nordbahnhof) und Hainholz	31,92	—
Dresden-Altstadt	28,57	30,66
Dresden-Neustadt	28,78	30,88
Leipzig (Bayer. und Dresd. Bahnhof)	26,97	29,13

München, den 29. April 1887. (1021)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischen Verbandsverkehr betr. Die für die Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt: Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz z. Z. gültigen Frachtsätze des Verbandstarifs vom 1. März 1885 treten am 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Dresden, am 4. Mai 1887. (1022)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Oelsaaten etc. sowie für Oelkuchen und Samenaussiebsel von Stationen der Tambow-Saratowbahn nach Danzig und Neufahrwasser via Brest - Praga - Illowo gelten von sofort die für Getreide etc. bestehenden Frachtsätze.

Danzig, am 30. April 1887. (J 1023)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 10. Mai d. J. kommt mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1887 im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif, Theil II, Heft 1 ein Ausnahmesatz für Bier in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G. nach Breslau-Freiburger und O. S. Bhf. zur Einführung. Derselbe beträgt abzüglich der Kürzung bei dem gegenwärtigen Koursstande 2,15 ℳ für 100 kg.

Breslau, den 30. April 1887. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Am 1. Mai cr. kommt der I. Nachtrag zum **Nassau-Bayerischen Gütertarif** zur Einführung, welcher verschiedenartige Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4, sowie Berichtigungen enthält.

Frankfurt a/M., den 28. April 1887. (1025)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Die für den Verkehr mit Basel, Elsass-Lothringen, Mannheim und Eberbach, Hessische Ludwigsbahn, sowie für Saargemünd und Scheidt der Preuss. Staatsbahnen mit dem 1. Mai d. J. zur Einführung gelangten **Ausnahmesätze für bestimmte Stückgüter** kommen vom gleichen Tage ab auch für den Verkehr mit Basel, Badische Bahn, Mannheim, Badische Bahn, Eberbach, Badische Bahn, sowie Saargemünd und Scheidt der Pfälzischen Bahnen in Anwendung. Desgleichen kommen die im Hessisch-Pfälzischen Verkehr für die Stationen der Hessischen Ludwigsbahn: Frankfurt a/M., Hanau, Höchst und Wiesbaden zum 1. Mai d. Js. zur Einführung gekommenen bezüglichen Ausnahmesätze auch für die Staatsbahnstationen Frankfurt a/M. (Taunus Bhf.), Frankfurt a/M. M. W. B., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau, Höchst und Wiesbaden zur Anwendung. Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 30. April 1887. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Der am 8. Mai d. J. in Kraft tretende Nachtrag II zu Heft 7 des Verbands-Gütertarifs enthält einen neuen ermässigten Ausnahmetarif No. 21 für bestimmte Stückgüter sowie Ausdehnung der bestehenden Ausnahmetarife No. 2 für Stammholz etc. auf die Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Steinach an der Werrabahn, No. 3 für Getreide, Mühlenfabrikate etc. auf die Station Delitzsch, No. 4 für Mehl auf die Stationen Delitzsch, Eilenburg, Wallwitzhafen, No. 7 und 8 für Sprit und Spiritus auf die Station Lagerhof bei Gesundbrunnen, Berlin. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 3. Mai 1887. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet. Die Station Burbach K. rrh. wird vom 10. Mai d. J. ab für den Versand von Eisenerz in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 1. Mai 1887. (1028)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Theil I des Gütertarifs. Am 15. Mai d. J. tritt ein neuer Theil I in Kraft, durch welchen der Theil I vom 1. Oktober 1881 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben wird. Durch den neuen Theil I werden die im Deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. enthaltenen Aenderungen, soweit wie angängig, auf den Verkehr mit den Niederländischen Verbandsbahnen übertragen. Ausser unwesentlichen, für einzelne, bisher als sperrig behandelte Güter in Wagenladungen eintretende Erhöhungen, welche erst vom 1. Juli d. J. ab Gültigkeit haben, werden durch die Aenderungen nur Frachtermässigungen herbeigeführt. Der Tarif ist bei den Verbandsverwaltungen und der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung käuflich zu haben.

Elberfeld, den 30. April 1887. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 10. Mai d. J. kommen für Bier von Pilsen K. K. Oe. St. und B. W. B. nach Berlin Anh., Dresd. und Görl. Bhf. im Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbande folgende Frachtsätze zur Einführung:

Bei Auflieferung von
5 000 kg . . 2,93 ℳ für 100 kg.
10 000 „ . . 2,70 „ „ 100 „

Breslau, den 29. April 1887. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Elbumschlags - Verkehr Dresden-Elbkai - Nordwest-Böhmen. In der Zeit vom 18. Mai d. J. ab bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1887, gelangt für Bleiglätte bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Pribram nach Dresden - Elbkai (für Hamburg) ein ermässigter Frachtsatz von 1,27 ℳ für 100 kg im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Dresden, am 29. April 1887. (1031)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird

die Station Wunsiedel der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 10 für gebrannten Kalk des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifs einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 29. April 1887. (1032)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1887 kommen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover** etc. sowie der Grossherzoglich **Oldenburgischen Eisenbahnen** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits die Tarifnachträge 3 bezw. 2 zur Einführung, welche anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, Ausnahmetarifsätze für bestimmte Stückgüter, sowie verschiedene Berichtigungen etc. enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 25. April 1887. (1033)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. kommt der Nachtrag V zum Heft 6 des Südwestdeutschen Gütertarifs (Verkehr Main-Neckarbahn-Baden) zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der demnächst zur Eröffnung kommenden neuen Bahnlinie Freiburg i. B., Neustadt i. Schw., ferner theilweise geänderte Frachtsätze für Frankfurt a/M. (M. N. B.), Heidingsfeld, Immendingen, Wertheim und Würzburg und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Der betreffende Nachtrag kann durch unsere Stationen und das diesseitige Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 1. Mai 1887. (1034)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 10. Mai 1887 neuen Stils ab ermässigt sich die Fracht für Cementsendungen von Stettin nach den Russischen Verbandstationen des durch den XIX. Nachtrag zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs eingeführten Ausnahmetarifs XXVI für die Strecken ab Schnittpunkt Wirballen westlich von 129 auf 116 ℳ für 10 000 kg (610 Pud).

Bromberg, den 30. April 1887. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Erhöhung der Frachtsätze mit Ungarischen Stationen.) Am 1. Juli d. J. werden die in den Heften 3—6 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband für den Verkehr mit Ungarischen Stationen enthaltenen Frachtsätze zum grössten Theil um geringe Beträge erhöht. Näheres hierüber ist vom 25. Juni d. J. ab bei den betreffenden Güterexpeditionen und schon vorher bei dem Verkehrsbüreau in Magdeburg zu erfahren.

Magdeburg, den 29. April 1887. (1036)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Am 1. Juni 1887 gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes Theil II je ein Nachtrag V zur Einführung. Diese Nachträge enthalten Ergänzung der Bestimmungen über zeitweilige Kürzung der Frachtsätze, Erweiterung der Klassen- und Ausnahmetarife, Einführung neuer Ausnahmetarife für Bier, Eisen und Giesserei-Roheisen im Heft 1, Granitsteine, Bier in Mengen von 10 000 kg, eiserne Wasserleitungsröhren und Asphalt etc. im Heft 2, Gültigkeitsverlängerung des Ausnahmetarifs für Borke im Heft 1 und für Glassand im Nachtrag III zum Heft 2 und Berichtigungen. Die obigen Ausnahmetarife für Bier im Heft 1, Granitsteine, Asphalt, Glassand im Heft 2 und eiserne Wasserleitungsröhren im Nachtrag V zum Heft 2 und im Nachtrag IV zum Heft 1 gelten unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs, längstens bis 31. Dezember d. J. Druckexemplare der Nachträge sind bei den bekannten Dienststellen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 21. April 1887. (1037)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Nassau-Badischer und Elsässischer Verkehr. Für den Verkehr mit Frankfurt a/M. kommen am 10. k. Mts. ermässigte Frachtsätze für Bau- und Nutzholz zur Einführung.

Näheres ist bei der genannten Station zu erfahren. (1038)

Frankfurt a/M., den 25. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ab ist ein Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter im Frankfurt a/M.-Oberhessischen und Oberhessisch-Hessischen Verkehr in Kraft getreten, worüber die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 4. Mai 1887. (1039)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehre. Mit 15. Mai 1887 tritt der Nachtrag VIII zum Elbeumschlagstarif Oesterreich-Aussig Landungsplatz Theil II Heft B vom 15. Mai 1885 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, welche im Kartirungs- und Reklamationswege Anwendung finden.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht und zum Bezuge, bei den betheiligten Stationen zur Einsicht bereit.

Wien, am 30. April 1887. (1040)
Die Generaldirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Mai d. J. ab findet nach und von den Haltepunkten Peissen und Kämmereiforst direkte Abfertigung von Reisegepäck zu den im Nachtrag I zum Lokal-Personentarif der Halle-Sorau-Gubener Bahn enthaltenen Tarifsätzen sowie zu den Taxen von 0,15 bezw. 0,12 ℳ pro 10 kg für den Verkehr zwischen Kämmereiforst einerseits und Reussen und Klitzschmar andererseits statt.

Erfurt, den 29. April 1887. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahndirektion zu Erfurt werden am 15. d. Mts. die bisher nur für die Abfertigung von Personen eingerichteten Haltepunkte Peissen und Kämmereiforst auch für die direkte Abfertigung von Reisegepäck eröffnet.

Berlin, den 4. Mai 1887. (1042)
Die geschaftsführende Direktion.
Wex.

4. Generalversammlungen.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der 37. regelmässigen

am Dienstag den 7. Juni d. J.
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Prüfung der Legitimation der Aktieninhaber und die Aushändigung der Eintrittskarten wird an dem vorbezeichneten Tage von 11 bis 12 Uhr in dem Versammlungslokale durch eine aus zwei Notaren bestehende Prüfungskommission erfolgen.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre zum Ausweise ihres Aktienbesitzes der Prüfungskommission entweder die Aktien selbst oder eine Bescheinigung über die erfolgte Hinterlegung derselben vorzuzeigen.

Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Bei denselben sind die Aktien unter Beifügung der im § 29 des Statuts vorgeschriebenen schriftlichen Erklärung in dreifacher Ausfertigung bis zum 4. Juni d. J. zu hinterlegen; das mit der Bescheinigung der erfolgten Hinterlegung der Aktien versehene Hauptexemplar der Erklärung ist der Prüfungskommission vorzuzeigen.

Formulare zu den schriftlichen Erklärungen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 8. Juni d. J. ab gegen Rücklieferung der Hinterlegungsbescheinigungen und Quittungsleistung.

Tagesordnung
der Generalversammlung.

1. Beschlussfassung über den in der Generalversammlung am 21. Mai 1886 gestellten Antrag, betreffend die Fixirung einer Tantième für die Mitglieder des Ausschusses und die unbesoldeten Mitglieder der Direktion.
2. Vorlage des Verwaltungsberichts der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1886, sowie Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
3. Genehmigung der Bilanz.
4. Neuwahl von vier Ausschussmitgliedern in Stelle der ausscheidenden Herren Senator G. F. Harms, Gustav Weber, J. G. J. Franck und Geh. Kommerzienrath L. Schwartzkopff.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung nebst dem Berichte des Ausschusses pro 1886 können von den Aktionären vom 24. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 3. Mai 1887. (1043)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

5. Submissionen.

Verdingung von Lokomotivkesseln. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung

sollen 4 Stück Lokomotivkessel beschafft werden. Lieferungs - Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2,0 ℳ unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotivkesseln" zu dem auf Mittwoch, den 18. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr anberaumten Termin an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 29. April 1887. (1044)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Juli 1887 bis dahin 1888 erforderlichen Feuerungsmaterialien, und zwar:

Gruppe I umfassend:
46 000 t Steinkohlen - Briquetts oder Stückkohlen,
172 000 „ Förderkohlen,
2 210 „ Schmiedekohlen,
1 450 „ gewöhnliche Gaskohlen,
300 „ Cannel-Gaskohlen.

Gruppe II umfassend:
1 300 t Lokomotivkoaks,
420 „ Schmelzkoaks

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für jede einzelne Gruppe bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Feuerungsmaterialien Gruppe I bezw. II.

bis zum Eröffnungstermine am Montag, den 16. Mai 1887, Vormittags 10 Uhr an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 11. Juni d. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 23. April 1887. (1045)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vakanzen.

Bauführer gesucht. Ein im Entwerfen von Bahnhofsplänen geübter Regierungsbauführer findet im diesseitigen bautechnischen Büreau Beschäftigung. Meldungen mit Zeugnissabschriften sind portofrei an den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Semler, Altes Ufer No. 2 hierselbst, einzusenden.

Köln, den 3. Mai 1887. (1046)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

7. Bilanz.

Bilanz der Breslau - Warschauer Eisenbahn - Gesellschaft (Preuss. Abth.) vom 31. Dezember 1886.

	Haben.	ℳ	₰	Gld.	Kr.
1.	Bahnbau-Anlage . . . 8 760 000,00 ℳ				
	Hiervon ab Baufonds zur Fertigstellung der Bahn . . . 159 294,47 „				
	8 600 705,53 ℳ				
	„ Abschreibung nach § 1. Art. 185 a 3. des Gesetzes vom 18. Juli 1884 6 000,00 „	8 594 705	53		
2.	Materialien-Bestände . . .	46 203	80		
3.	Unbegebene Prioritäts-Obligationen . . .	125 400	—		
4.	Werthpapiere im Gesellschafts-Tresor und anderen Depôts:				
	a) Kautionen . . . 99 119,39 ℳ 800 Gld.				
	b) Asservate . . . 15 400,80 „				
	c) Erneuerungsfonds . . . 321 216,00 „				
	d) Reservefonds I . . . 49 270,50 „				
	e) Reservefonds II . . . 3 165,75 „				
	f) Beamten-Pensionsfonds . . . 82 268,10 „				
	g) Betriebs- u. Werkstätten-Krankenkassenfonds . . . 11 251,50 „				
	h) Amortisationsfonds . . . 3 015,00 „	584 707	04	800	—
5.	Hypotheken . . .	3 000	—		
6.	Reste aus dem Transport-Verkehr . . .	—	—		
7.	Verschiedene Schuldner in laufender Rechnung . . .	12 969	16		
8.	Guthaben bei Bankiers . . .	342 075	—		
9.	Kassenbestand . . .	824	52		
	zusammen	9 709 885	05	800	—
	Soll.				
1.	Aktien-Kapital				
	a) Stamm-Aktien . . . 4 005 000,00 ℳ				
	b) Stamm-Prioritäts-Aktien . . . 4 005 000,00 „	8 010 000	—		
2.	Prioritäts-Obligationen, Restbetrag . . .	703 200	—		
3.	Bestand an amortisirten Prioritäts-Obligationen 46 800,00 ℳ				
	davon 1. Rücklage in den Reservefonds II . . . 7 689,29 ℳ				
	„ 2. zur Ausgleichung der Abschreibung auf die Bahnbau-Anlage . . . 6 000,00 „ 13 689,29 „	33 110	71		
4.	Bestand des Reservefonds I . . .	71 434	38		
5.	„ „ Reservefonds II . . .	7 734	84		
6.	„ „ Erneuerungsfonds . . .	542 344	27		
7.	„ „ Beamten-Pensionsfonds . . .	110 286	01		
8.	„ „ Betriebs- u. Werkstätten-Krankenkassenfonds	11 766	94		
9.	Kautionen . . .	103 804	59	800	—
10.	Asservate . . .	15 400	80		
11.	Amortisationsfonds . . .	9 807	20		
12.	Verschiedene Gläubiger . . .	13 346	56		
13.	Zinsen für Prioritäts-Obligationen . . .	7 222	50		
14.	Statutenmässige Tantieme an den Aufsichtsrath . . .	3 003	75		
15.	Eisenbahnsteuer . . .	1 540	39		
16.	Vorfrachten . . .	4 224	93		
17.	Betriebs-Ueberschuss				
	a) Vortrag aus dem Jahre 1885 . . . 956,50 ℳ				
	b) aus dem Betriebsjahre 1886 . . . 138 230,82 „				
	139 187,32 ℳ				
	ab: 1. Rücklage in den Erneuerungsfonds . . . 33 006,00 ℳ				
	2. Rücklage in den Reservefonds I . . . 5 000,00 „				
	3. Statutenmässige Tantieme . 3 003,75 „				
	4. Zinsen für begebene Prioritäts-Obligationen . . . 28 890,00 „				
	5. Zur Amortisation von Prioritäts-Obligationen . . . 6 090,00 „				
	6. Eisenbahnsteuer . . . 1 540,39 „ 77 530,14 „				
18.	Verbleibt zur Verfügung der Generalversammlung . . .	61 657	18		
	zusammen	9 709 885	05	800	—

P. Wartenberg, den 15. März 1887.

Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft.
(gez.) Fischer. (gez.) Dr. Wieczorek.

Genehmigt.
Der Aufsichtsrath.
(gez.) Moritz Cohn, Vorsitzender.

Die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit den von uns geprüften Büchern bescheinigen wir hiermit.

P. Wartenberg, den 19. April 1887. (1047)

Die Revisions - Kommission.
(gez.) Leopold Hadra. (gez.) D. Kempner. (gez.) Oelsner.

II. Privat-Anzeigen.

Technische Neuigkeit von H. Costenoble in Jena.

Die Kraftübertragung

auf weite Entfernungen und die

Construction der Triebwerke und Regulatoren

für Constructeure, Fabrikanten und Industrielle jeder Art

von **G. Meissner,** Ingenieur.

Nach dem Tode des Verfassers vollendet von K. Hartmann, Dozent an der techn. Hochschule Berlin-Charlottenburg.

2 Theile. Lex. 8⁰. Mit 60 lithogr. Tafeln. ℳ 30.—

*Der Verfasser behandelt den täglich an Bedeutung zunehmenden Gegenstand **theoretisch** und **practisch** in umfassender Weise und widmet namentlich der **elektrischen Kraftübertragung** besondere Aufmerksamkeit.*

Die elektrotechnische Rundschau urtheilt über das Werk: „Möge das vortreffliche, in der That classische Werk dem Fachmanne als Leitfaden bei auszuführenden einschlägigen elektrotechnischen Arbeiten dienen und von dem Laien als eine lehrreiche Fundgrube des Wissenswürdigsten aus diesem hochinteressanten Gebiete moderner Naturforschung benutzt werden.“

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Das graphische

Rechnen

und

die Graphostatik

in ihrer Anwendung auf

Baukonstruktionen.

Zum Gebrauche für Baugewerksmeister, Baugewerksschulen etc.

bearbeitet von

W. Jeep.

Mit einem Atlas von 35 Foliotafeln.

1887. gr. 8. 9 Mark.

Vorrätig in allen Buchhandlungen.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 400000 Fässer pro Jahr.

Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Eisenlack

tiefschwarz, im Fass 0,40, ausgew. 0,45.
Wetterlack, besonders beständig ℳ 1,60.
Fussboden-Glanzlack in 8 Nuancen, geruchlos, rasch trocknend . . . . ℳ 1,40.
Diamantfarbe, grau, gut deckend ℳ 0,50.
Bernstein- und Copal-Lacke lt. Preisliste.
Preise verstehen sich p. Kilo.

Gebr. Przibill, Lackfabrik,
Gnadenfeld in Schlesien.



Gelegenheits-Kauf.

Brockhaus, Illustr. Conv.-Lex., 13. (neuste) Aufl., cptt. in 16 eleg. Halbfz.-Bden, ganz neu, ist für nur Rmk. 110 zu verkaufen. — Adr. erb. unter J. C. 8025 d. Rudolf Mosse, Berlin SW.



Dieser Nummer liegt ein Prospect der Papierfabrik von S. Jourdan in Mainz, betr. Pauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 36. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Mai 1887.

Dieser Nummer liegt No. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1885|86.

(Schluss aus No. 34.)

In der gesammten Verwaltung der Deutschen Bahnen waren im Jahresdurchschnitte des Berichtsjahres 333 439 Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, sowie der Lehrlinge und Frauen, sofern dieselben Lohn oder eine sonstige Vergütung erhalten haben, beschäftigt, wobei zu bemerken ist, dass Behufs Ermittelung dieses Jahresdurchschnitts der Dauer der Dienstleistung die Summe der von Beamten und ständigen Arbeitern im Dienste zugebrachten Tage durch 365 und die Summe der von nicht ständigen Arbeitern geleisteten Tagewerke durch 300 getheilt worden ist. In dem Vorjahre wurden 328 496 Beamte und Arbeiter gezählt; es hat somit eine Vermehrung um 4 943 Personen oder um 1,5 pCt. stattgefunden. Von der angegebenen Zahl

entfielen	überhaupt	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge
1. auf die allgemeine Verwaltung.	15 142 (14 890)*)	0,41 (0,41)
2. „ „ Bahnverwaltung . . .	100 279 (99 029)	2,70 (2,73)
3. „ „ Transportverwaltung .	167 647 (146 664)	4,51 (4,52)
4. „ „ gesammte Betriebsverwaltung unter 1, 2 u. 3.	283 068 (278 583)	7,62 (7,65)
5. „ „ Werkstättenverwaltung	50 371 (49 913)	1,39 (1,40)

Aus den auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge berechneten Zahlen ergibt sich, dass gegenüber den bezüglichen Angaben des Vorjahres in der Verwaltung das Verhältniss unverändert geblieben ist, während in den übrigen Verwaltungszweigen eine sparsamere Verwendung von Personal stattgefunden hat. Im einzelnen sind bei den drei Gruppen der Bahnen die nachstehenden Durchschnittsziffern ermittelt worden:

Bahngruppen	Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge im Jahresdurchschnitt vorhandene Beamte und Arbeiter				
	Allgemeine Verwaltung	Bahn-verwaltung	Transport-verwaltung	Gesammte Betriebs-verwaltung	Werk-stätten-verwaltung
1. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staats verwaltete Privatbahnen	0,42 (0,43)	2,85 (2,87)	4,80 (4,80)	8,08 (8,07)	1,47 (1,49)
2. Privatbahnen unter Staatsverwaltung	0,17 (0,20)	1,87 (1,65)	2,43 (2,33)	4,44 (4,18)	0,15 (0,34)
3. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	0,28 (0,28)	1,61 (1,66)	2,50 (2,59)	4,38 (4,51)	0,70 (0,67)

Die Durchschnittssätze der gesammten Deutschen Bahnen wurden somit in jedem einzelnen Verwaltungszweige von der Gruppe 1 übertroffen, von den Gruppen 2 und 3 aber nicht erreicht. Die Erklärung hierfür liegt nahe, da die Gruppe 1 die grossen, verkehrsreichen Bahnen umfasst, deren Bedeutung naturgemäss auch in dem grösseren Bedarf an Personal zum Ausdruck gelangt, und es genügt in dieser Hinsicht darauf hin-

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

zuweisen, dass das Bestehen von Tag- und Nachtdienst doppeltes Personal erfordert, dass durch grösseren Verkehr überhaupt im allgemeinen eine gesteigerte Thätigkeit in den einzelnen Zweigen der Verwaltung bedingt wird u. s. w. Vielfach wird auch auf Anschlussstationen der Dienst für die angeschlossene Bahn durch das Personal der älteren Verwaltung wahrgenommen, in einzelnen Fällen sogar für kleine Anschlussbahnen der Fahrdienst und der allgemeine Verwaltungsdienst. Beispielsweise hat die Birkenfelder Eisenbahn überhaupt keine eigenen Beamten, und der Betriebsdienst wird für dieselbe durch Beamte der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische) bewirkt; die allgemeinen Verwaltungsgeschäfte der Kreis Oldenburger Eisenbahn werden von der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona mitbesorgt u. s. w. Bei den zahlreichen, von der bekannten Firma Bachstein betriebenen kleinen Bahnen sind viele Beamte gleichzeitig für mehrere derselben thätig. Insoweit übrigens einzelne Beamte und Arbeiter gleichzeitig in mehreren Verwaltungszweigen beschäftigt sind, wie es u. a. auch häufig bei Stationsvorstehern und Stationsassistenten im äusseren Stations- und im Expeditionsdienste bezw. bei Werkmeistern im Zugförderungs- und Werkstättendienste vorkommt, ist die Zahl derselben der Thätigkeit im Jahresdurchschnitt entsprechend zerlegt worden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Aufwendungen für sämmtliche Beamte und Arbeiter der Deutschen Eisenbahnen beliefen sich im Jahre 1885/86 auf rund 360,3 Millionen Mark gegenüber 350,9 Millionen Mark in dem Vorjahre und haben sich demgemäss um 2,68 pCt. vermehrt. Im einzelnen vertheilt sich diese Summe, wie folgt:

A.

Verwaltungen	überhaupt Mill. ℳ	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge ℳ
1. Allgemeine Verwaltung	39,1 (37,7)	1 051 (1 037)
2. Bahnverwaltung	71,1 (69,7)	1 913 (1 916)
3. Transportverwaltung	201,0 (195,2)	5 411 (5 362)
4. Gesammte Betriebsverwaltung (1, 2 u. 3)	311,2 (302,6)	8 376 (8 313)
5. Werkstättenverwaltung	49,1 (48,3)	1 349 (1 345)

B.

Bahngruppen	Besoldungen und andere persönliche Ausgaben für die Beamten und Arbeiter auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge				
	Allgemeine Verwaltung ℳ	Bahnverwaltung ℳ	Transportverwaltung ℳ	Gesammte Betriebsverwaltung ℳ	Werkstättenverwaltung ℳ
1. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen	1 096 (1 078)	2 034 (2 057)	5 798 (5 717)	8 928 (8 801)	1 443 (1 444)
2. Privatbahnen unter Staatsverwaltung	465 (528)	1 255 (1 183)	2 590 (2 470)	4 258 (4 153)	139 (163)
3. Privatbahnen unter eigener Verwaltung	742 (745)	1 044 (1 077)	2 752 (2 861)	4 529 (4 668)	605 (587)

Bemerkt sei noch, dass abweichend von den früheren Jahrgängen der Statistik in der Tabelle über die Anzahl und die Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter die auf einen Bahnhof entfallenden bezüglichen Angaben nicht mehr aufgenommen sind, weil infolge des bereits (S. 290) erwähnten Beschlusses des Bundesraths vom 26. November 1885 der Begriff „Bahnhof" eine von der früheren Bezeichnung abweichende Bedeutung erhalten hat, so dass ein Theil der bisher als Bahnhöfe nachgewiesenen Stationen nunmehr zu den Haltestellen gerechnet wird, eine Vergleichung mit den bisherigen Angaben also nicht mehr angängig erscheint.

Am Ende des Berichtsjahres waren bei den Deutschen Bahnen:

		Millionen Mark
1.	90 (71) Pensions- und Unterstützungskassen mit einem Vermögensstande von	89,4 (84,1)
2.	241 (236) Kranken- und Sterbekassen mit einem Vermögensstande von . . .	8,2 (6,5)
3.	4 (21) vereinigte Pensions- und Unterstützungskassen mit einem Vermögensstande von	1,3 (4,9)

vorhanden. Die aus diesen Kassen während des Betriebsjahres 1885/86 gezahlten Summen bezifferten sich:

1. zu 1 auf	11 217 297 ℳ
2. „ 2 „	4 305 754 „ und
3. „ 3 „	86 379 „
im ganzen also auf	15 609 430 ℳ.

Da die bedeutungsvollen, hinsichtlich der Einrichtung dieser Hilfskassen eingetretenen Wandlungen, deren Einfluss bereits in den Ergebnissen des Berichtsjahres zum Ausdruck gelangt ist, von allgemeinerem Interesse sein dürften, bemerken wir über dieselben bei dieser Gelegenheit folgendes:

Bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die frühere Bahnarbeiter-Krankenkasse, sowie die frühere Werkstättenarbeiter-Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskasse auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883, die Krankenversicherung der Arbeiter betreffend, sowie nach Massgabe der vom Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen festgesetzten Statuten vom 1. Januar 1885 ab umgestaltet worden. Die Mitglieder der Bahnarbeiter-, sowie der Werkstättenarbeiter-Krankenkasse haben hiernach, falls sie zum Beitritt verpflichtet waren, $1^1/_2$ pCt., anderenfalls $2^1/_4$ pCt. des verdienten Lohnes, soweit dieser 4 ℳ für den Tag nicht übersteigt, als Beitrag zu zahlen, während die Eisenbahnverwaltung einen Zuschuss in Höhe der Hälfte der von den versicherungspflichtigen Mitgliedern gezahlten Beiträge gewährt. Die Leistungen der Kassen bestehen:

1. in Gewährung von Krankengeld an erkrankte Kassenmitglieder vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung ab bis auf die Dauer von 20 Wochen in Höhe der Hälfte des der Beitragsberechnung zuletzt zu Grunde gelegten Tagesverdienstes, soweit letzterer 4 ℳ nicht übersteigt. In Fällen unverschuldeter Verletzung im Dienst wird Krankengeld vom Tage der Verletzung ab auf die Dauer von 9 Monaten gewährt;
2. in Gewährung freier ärztlicher Behandlung an die Kassenmitglieder und deren Familienangehörige auf die gleiche Dauer;
3. in Gewährung freier Arzneilieferung auf die gleiche Dauer. Die Kosten der Arzneien für Familienangehörige von Kassenmitgliedern werden indess nur zur Hälfte von der Kasse bezahlt. Den Kosten der Arzneien werden beigezählt diejenigen für Verbände, Bruchbänder, Brillen, Bäder und Eis; ferner können Stelzfüsse, künstliche Glieder und dergleichen für Kassenmitglieder geliefert werden;
4. in freier Krankenhauspflege für die Kassenmitglieder auf die angegebene Zeitdauer;
5. in Gewährung von Unterstützung an die Angehörigen eines im Krankenhause untergebrachten Kassenmitgliedes;
6. in Gewährung von Unterstützung an Wöchnerinnen;
7. in Zahlung eines Sterbegeldes beim Tode eines Kassenmitgliedes, der Ehefrau eines Mitgliedes und der ehelichen Kinder eines solchen bis zum Alter von 15 Jahren;
8. in Zuwendung von Unterstützungen an Kassenmitglieder, an invalide ehemalige Kassenmitglieder und an hinterbliebene Familienangehörige von Invaliden und von Kassenmitgliedern.

Bei den Preussischen Staatsbahnen ist am 1. Oktober 1885 die Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter in Wirksamkeit getreten und gleichzeitig die Aufhebung mehrerer bisheriger Werkstättenarbeiter-Unterstützungs- u. s. w. Kassen erfolgt. Die neue Kasse ist bestimmt, Pensionen an arbeitsunfähig gewordene Kassenmitglieder, Wittwen- und Waisengeld an die Hinterbliebenen von Kassenmitgliedern, sowie Sterbegeld beim Tode der Pensionäre und der Ehefrauen und Wittwen der Pensionäre zu gewähren. Zur Theilnahme an der Kasse sind sämmtliche in den Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten, einschliesslich Telegraphen-Reparaturwerkstätten, sowie in den Gasanstalten der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter berechtigt, sofern sie das vierzigste Lebensjahr noch nicht überschritten und ihrer Militärpflicht genügt haben oder von derselben befreit sind. Vor dem Beitritt zur Pensionskasse müssen die Arbeiter jedoch mindestens ein halbes Jahr lang in den bezeichneten Werkstätten oder Anstalten der Staats-Eisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen sein. Arbeiter, deren Be-

schäftigung ihrer Natur nach nur eine vorübergehende ist, können an der Kasse nicht theilnehmen. Die nach den vorstehenden Bestimmungen zum Beitritt berechtigten Personen werden seitens der Königlichen Eisenbahnbehörden bei der Dienstannahme verpflichtet, der Kasse beizutreten.

Jedes Mitglied hat ein Eintrittsgeld von 1,50 ℳ und als laufenden Beitrag denjenigen Prozentsatz seines rechnungsmässigen Lohnsatzes zu entrichten, welcher nach Massgabe des aufgestellten Tarifs seinem Lebensalter zur Zeit des Eintritts in die Kasse entspricht. Bei der Festsetzung der Mitgliederbeiträge wird ein rechnungsmässiger Lohnsatz von 1 200 ℳ für Vorarbeiter, 1 000 ℳ für Handwerker und 750 ℳ für Handarbeiter zu Grunde gelegt. Mitglieder, welche der Kasse mindestens 10 Jahre lang angehört haben und demnächst dauernd unbrauchbar zur Arbeit bei der Eisenbahnverwaltung werden, haben Anspruch auf Pension. Ist die dauernde Arbeitsunfähigkeit die Folge einer Krankheit, Verwundung oder sonstigen Beschädigung, welche das Mitglied bei der Arbeit oder aus Veranlassung derselben ohne eigene Verschuldung sich zugezogen hat, so tritt der Anspruch auf Pension auch bei kürzerer als zehnjähriger Mitgliedschaft ein. Dagegen schliesst eine durch eigene Verschuldung herbeigeführte Dienstunfähigkeit jeden Anspruch eines Mitgliedes auf Pension — selbst bei mindestens zehnjähriger Mitgliedschaft — aus.

Die Pension beträgt jährlich bei einer Dauer der Mitgliedschaft von 10 Jahren oder weniger 15 pCt. des rechnungsmässigen Lohnsatzes, von welchem zuletzt Beiträge erhoben sind, und steigt von da ab mit jedem weiter zurückgelegten vollen Jahre der Mitgliedschaft um 1 pCt. dieses Lohnsatzes bis zur Höhe von 40 pCt. desselben bezw. bis zur Höhe von 400 ℳ jährlich. Die Wittwen und hinterlassenen Kinder (bis zum vollendeten 15. Lebensjahre) pensionsberechtigter Mitglieder bezw. Pensionäre haben Anspruch auf Wittwen- resp. Waisengeld. Wenn jedoch die Ehe mit dem verstorbenen Mitgliede innerhalb dreier Monate vor seinem Ableben geschlossen war, hat die Wittwe keinen Anspruch auf Wittwengeld. Letzteres beträgt zwei Fünftel der für das verstorbene Mitglied zu berechnenden Pension, das Waisengeld, wenn die Mutter lebt, ein Drittel des Wittwengeldes, anderntalls die Hälfte des Wittwengeldes, jedoch höchstens 72 ℳ jährlich für jedes Kind. Schliesslich gewährt die Kasse ein Sterbegeld im Betrage von 30 ℳ beim Tode eines Pensionärs bezw. beim Tode der Ehefrau oder der Wittwe eines Pensionärs.

Bei den Sächsischen Staatsbahnen sind seit dem 1. Dezember 1884 auf Grund des bereits erwähnten Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, 15 Betriebs-Krankenkassen errichtet, und die frühere „Kranken- und Begräbnisskasse der Werkstättenarbeiter“ ist seit dem 1. Januar 1885 durch eine den Bestimmungen des genannten Gesetzes entsprechende „Werkstätten-Krankenkasse“ ersetzt worden. Zum Beitritte zu diesen neuen Kassen sind alle im Arbeiterverhältniss beschäftigten Personen berechtigt und verpflichtet, deren Arbeitsvertrag nicht ein vorübergehender oder im Voraus nur auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkter ist. Alle übrigen, bei den Staatsbahnen, sowie bei den unter Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen beschäftigten Personen sind zum Beitritt nicht verpflichtet, aber berechtigt.

Für jedes Kassenmitglied ist ein laufender Beitrag in Höhe von 3 pCt. des Lohn- bezw. Diensteinkommens, soweit dieses 4 ℳ für den Tag nicht übersteigt, zu entrichten. Die zur Theilnahme an der Kasse verpflichteten Mitglieder haben jedoch nur 2 pCt. zu zahlen, während aus der Betriebskasse ein Zuschuss von 50 pCt. dieser Beiträge gewährt wird. Als Eintrittsgeld haben diejenigen Mitglieder, deren Tagesverdienst 1,50 ℳ und mehr beträgt, die Hälfte dieses Verdienstes, alle übrigen 50 ₰ zu zahlen, sofern und soweit diese Sätze den Betrag des für 6 Wochen zur Kasse zu leistenden Beitrages nicht übersteigen. Von Mitgliedern, welche bereits früher einer Krankenkasse angehört oder Beiträge zur Gemeinde-Krankenversicherung geleistet haben, wird ein Eintrittsgeld nicht erhoben, falls zwischen dem Zeitpunkte des Austrittes und Wiedereintrittes nicht mehr als 13 Wochen liegen. Mitglieder, welche die Kassen wiederholt durch Betrug geschädigt haben und infolge dessen ausgeschlossen worden sind, haben bei ihrem etwaigen Wiedereintritt in jedem Falle das Eintrittsgeld zu entrichten.

Die Kassen gewähren ihren Mitgliedern:

a) in Krankheitsfällen vom Beginn der Krankheit ab auf die Dauer von 13 Wochen freie ärztliche und wundärztliche Behandlung, freie Arznei, Verbandstücke, sowie Brillen, Bruchbänder und dergleichen Heilmittel;
b) wenn sie durch Krankheit oder Verletzung erwerbsunfähig geworden sind, vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung ab ebenfalls auf die Dauer von 13 Wochen für jeden Tag ein Krankengeld in Höhe der Hälfte des der Beitragsberechnung zuletzt zu Grunde gelegten Tagesverdienstes, sowie den der Kasse angehörigen weiblichen Personen im Falle der Niederkunft das Krankengeld auf die Dauer von 3 Wochen auch dann, wenn ärztliche Behandlung nicht eintritt;
c) insofern die Krankheit mit dem Tode endet, ein Sterbegeld in Höhe des dreissigfachen Betrages des ortfüblichen Tagelohnsatzes gewöhnlicher Tagearbeiter.

Die Familienangehörigen von Kassenmitgliedern, d. h. die Ehefrau oder die an deren Stelle den Haushalt führende Tochter, Mutter oder Schwester, die Kinder, welche das 15. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, ältere, jedoch gänzlich erwerbsunfähige Kinder, Eltern und Schwiegereltern, deren Unterhalt von dem Kassenmitgliede nachweislich ganz oder grösstentheils aus seinem Arbeitsverdienst bestritten wird, geniessen — sofern diese Personen nicht selbst einer auf Grund gesetzlicher Vorschrift errichteten Krankenkasse angehören — ebenfalls von Beginn der Krankheit ab auf die Dauer von 13 Wochen freie ärztliche Behandlung. Die Kosten der Arzneien u. s. w. werden jedoch nur zur Hälfte auf die Kassen übernommen.

Weiterhin gewähren die Kassen ein Sterbegeld:

a) beim Tode der Ehefrau eines Mitgliedes in Höhe von zwei Drittheilen und
b) beim Tode eines noch nicht 15 Jahre alten oder gänzlich erwerbsunfähigen Kindes eines Mitgliedes oder einer Tochter, welche an Stelle der Mutter den Haushalt führte, in Höhe von einem Drittel des für das Mitglied festgesetzten Sterbegeldes,

wenn diese Angehörigen nicht selbst Mitglieder einer Betriebs-Krankenkasse oder einer anderen, auf Grund gesetzlicher Vorschrift errichteten Krankenkasse waren.

In Abweichung von diesen Bestimmungen gewährt jedoch die Werkstätten-Krankenkasse ihren Mitgliedern auf die Dauer eines vollen Jahres und deren Angehörigen auf die Dauer eines halben Jahres die vorstehend mitgetheilten statutarischen Leistungen. Auch gewährt dieselbe beim Tode eines Mitgliedes ein Sterbegeld in Höhe des vierzigfachen Betrages des ortsüblichen Tagelohnsatzes.

Den nach Massgabe des mehrerwähnten Reichsgesetzes umgewandelten bezw. neu errichteten Krankenkassen der Württembergischen Staatsbahnen sind sämmtliche im Arbeiterverhältniss beschäftigte Personen, sowie alle gegen Tagegeld beschäftigten Bediensteten, deren Bezüge $6^2/_3$ ℳ für den Tag nicht übersteigen, beizutreten verpflichtet. Diese Kassen gewähren ihren Mitgliedern im Erkrankungsfalle Krankengeld auf die Dauer von 13 bis 26 Wochen und beim Tode eines Mitgliedes ein Sterbegeld in Höhe des zwanzig- bis dreissigfachen Betrages des ortsüblichen Tagelohnsatzes. Die zum Beitritt verpflichteten Mitglieder haben 2 pCt., die übrigen 3 pCt. ihres Lohn- bezw. Diensteinkommens als laufenden Beitrag zu entrichten, und die Eisenbahnkasse zahlt einen Zuschuss in Höhe von 50 pCt. der erstgenannten Beiträge.

Bei der Oldenburgischen Staatsbahn ist seit dem 1. Januar 1885 ausser einer Betriebs- und Werkstättenkasse eine Beamten-Krankenkasse errichtet, welcher alle angestellten Beamten (Civilstaatsdiener), mit Ausnahme der Oberbeamten, beizutreten berechtigt und verpflichtet sind. Diejenigen Beamten, deren Jahresgehalt 1 500 ℳ überschreitet, können von dieser Verpflichtung durch die Eisenbahndirektion entbunden werden. Die Mitglieder haben 1 pCt. des Jahresgehalts, jedoch nicht mehr als 15 ℳ jährlich, als Beitrag zu zahlen. Die Kasse gewährt lediglich ihren Mitgliedern (nicht auch deren Familienangehörigen) im Falle der Erkrankung freie ärztliche Behandlung und Heilmittel bezw. Hospitalverpflegung; Kranken- und Sterbegeld, sowie Unterstützungen werden nicht gezahlt, Begräbnisskosten nur dann, wenn die Hinterbliebenen in dürftigen Verhältnissen leben. Die Leistungen erstrecken sich in der Regel bis auf eine sechswöchentliche Dauer der Krankheit, können jedoch in besonderen Fällen verlängert werden.

Während des Betriebsjahres 1885/86 sind bei den Deutschen Bahnen (mit Ausschluss der Selbstmörder im ganzen 503 (507) Personen getödtet und 2 362 (2 138) Personen verletzt. Unberücksichtigt sind hierbei jedoch die bei Neubauten und in den Werkstätten vorgekommenen Unfälle geblieben, welche mit dem Betriebe nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen, während unter den bei einem Unfalle getödteten Personen auch diejenigen Verunglückten aufgenommen sind, deren Tod innerhalb der nächsten 24 Stunden erfolgt ist. Von der Gesammtzahl der verunglückten Personen entfielen auf 1 Million durchfahrene Zugkilometer 11,68, auf 1 Million Wagenachskilometer 0,29 und auf 10 000 Züge aller Art 6,22.

An schmalspurigen Bahnen waren im Deutschen Reiche während des Berichtsjahres der Bahnlänge nach rund 382 km vorhanden. Gegenüber dem Vorjahre beträgt die Vermehrung 59 km oder 18,27 pCt., an welcher die Königliche Eisenbahndirektion Breslau, die Bayerischen Staatsbahnen, die Sächsischen Staatsbahnen und die Kaysersberger Thalbahn betheiligt sind. Von den Schmalspurbahnen hatten:

1. 102,58 km eine Spurweite von 1,000 m,
2. 142,24 „ „ „ „ 0,785 „
3. 137,41 „ „ „ „ 0,750 „ und
4. 0,23 „ „ „ „ 0,600 „

Bei diesen Gruppen betrug bezw. die stärkste Neigung der Bahn auf freier Strecke 1 : 11, 1 : 30, 1 : 33 und 1 : 11 und der kleinste Krümmungs-Halbmesser auf freier Strecke 19, 19, 50 und 19 m. Die Anzahl der Stationen an den schmalspurigen Bahnen war seit dem Ende des Betriebsjahres 1884/85 von 83 auf 133, also um rund 60 pCt. gestiegen. An Betriebsmitteln standen 82 (69) Lokomotiven, 138 (97) Personenwagen und 3 293 (3 194) Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, deren Leistungen sich auf 1 103 876 (886 613) Lokomotivnutzkm, 3 995 176 (2 189 043) Personenwagenachskm und 23 046 204 (21 878 319) Gepäck- und Güterwagen-Achskilometer beliefen. An Personenkilometern wurden 11 085 734 (6 856 926), an Tonnenkilometern der Güter 27 876 854 (27 736 731) zurückgelegt. Von dem auf diese Bahnen verwendeten gesammten Anlagekapitale im Betrage von 20 499 699 (17 983 041) *M.* entfielen auf 1 km Bahnlänge 58 058 (52 644) *M.* Innerhalb des Berichtsjahres sind die Einnahmen überhaupt von 1 433 100 auf 1 733 953 *M.* gestiegen, diejenigen auf 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge aber von 5 345 auf 4 954 *M.* gefallen, während die Ausgaben überhaupt von 674 754 auf 940 182 *M.*, gegenüber den Bruttoeinnahmen von 47,08 auf 54,22 pCt. und auf 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge von 2 517 auf 2 686 *M.* gestiegen sind. Der Betriebsüberschuss betrug hiernach überhaupt 793 771 (758 346) *M.*, d. h. 3,72 (4,22) pCt. des verwendeten Anlagekapitals.

Wir schliessen hiermit unsere Mittheilungen aus dem vorliegenden Werke, dessen eingehendes Studium wir wiederholt dringend anempfehlen, denn die bei oberflächlicher Betrachtung trocken erscheinenden und durch die Menge der zusammengetragenen Zahlen zunächst vielleicht abschreckend wirkenden Tabellen gewinnen bei näherer Prüfung derselben ein eigenartiges Leben und sprechen eine beredtere Sprache als viele textreiche Bücher. Dass aus diesem umfassenden Materiale allerdings im allgemeinen erst bei vorgeschrittenem Verständniss für die innersten Verhältnisse des Eisenbahnwesens die richtigen Schlüsse gewonnen werden dürften, haben wir bereits in den einleitenden Worten dieser Betrachtung angedeutet. Der Anfänger mag sich dadurch aber von der Vertiefung in die Statistik nicht abhalten lassen, da durch das Studium derselben die Reife des Urtheils gewiss beschleunigt wird. K—e.

Aus dem Deutschen Reich.

XIII. Sitzung des Badischen Eisenbahnrathes.

Aus dem uns nunmehr dem Wortlaute nach vorliegenden Protokolle über die XIII. Sitzung des Badischen Eisenbahnrathes ersehen wir, dass der uns zugegangene, in No. 32 S. 303 d. Ztg. veröffentlichte bezügliche Bericht hinsichtlich der Frage über die Einführung ermässigter Stückgutfrachten der Sachlage nicht völlig entsprochen hat. In demselben ist gesagt, dass die Badischen, Württembergischen und Bayerischen Bahnen zunächst beabsichtigt hätten, im Gegensatze zu den Preussischen Bahnen, den Reichsbahnen und mehreren anderen Verwaltungen in dieser Angelegenheit auf dem bisherigen Standpunkte zu bleiben u. s. w.

Dagegen heisst es in der bezüglichen Vorlage der Generaldirektion an den Eisenbahnrath, dass die Badische Staatsbahn für die im Verkehr zwischen den Stationen der Preussischen Staatsbahnen einerseits und der Reichsbahn andrerseits in Betracht kommenden Badischen Transitlinien sich der Uebernahme des betr. Ausnahmetarifs ebenfalls nicht entziehen könne, da die betr. Tarifeinrichtung andernfalls unter Umgehung der Badischen Bahn durchgeführt werden könnte. Das Gleiche sei, soweit der Verwaltung bekannt, auch hinsichtlich der Pfälzischen Transitstrecken für die Pfälzische Bahn der Fall. Jedoch beabsichtigten die Verwaltungen der Pfälzischen, Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahnen nicht in ihrem Lokalverkehr, in ihrem gegenseitigen Verkehr oder in ihrem Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen bezw. der Reichsbahn auf ihren Linien die ermässigten Stückgutfrachten einzuführen. Hier sollten vielmehr die bisherigen Stückgutfrachten von der Grenze der betr. Bahngebiete ab aufrecht erhalten werden, vorbehaltlich der Regulirungen, welche sich durch die Ausnahmetarifirung in den benachbarten Gebieten als nothwendig ergeben würden.

Der Umstand nun, dass in der Berathung vom 1. April 1886 die den Kreisen der Landwirthschaft angehörenden Mitglieder des Badischen Eisenbahnrathes übereinstimmend den Wunsch zu erkennen gegeben haben, dass für die in Frage kommenden Artikel der landwirthschaftlichen Betriebe ein Ermässigung der Stückgutfrachten bewilligt werden möge, habe die Verwaltung der Badischen Bahn veranlasst, in erneute Prüfung der Frage einzutreten, ob es nicht empfehlenswerth sei, dem Preussischen Ausnahmetarif in dieser Beschränkung beizutreten. Hierbei sei die Verwaltung indessen zu der Anschauung gekommen, dass einerseits die in Aussicht genommene Ermässigung nicht weit genug gehe, um eine auch im Eisenbahninteresse gelegene ausgiebigere Verwendung der fraglichen Artikel auch in den kleineren Betrieben zu erzielen, und dass andrerseits die Auswahl der in den Ausnahmetarif aufgenommenen Artikel zum Theil den Badischen Verhältnissen nicht vollständig entspreche, zum Theil auch in der in Aussicht genommenen Ausdehnung über das Bedürfniss hinausgehe. Es sei nicht zu verkennen, dass in der Ermässigung von 11 ₰ pro Tonnenkilometer auf 8 ₰ pro Tonnenkilometer namentlich mit Rücksicht auf die hier in Frage kommenden, meist nicht sehr grossen Transportstrecken, eine nennenswerthe Förderung der Landwirthschaft kaum liege. Auch erscheine dieselbe nicht geeignet, die Schwierigkeiten in ausgiebiger Weise zu beseitigen, welche in der derzeitigen Höhe der Fracht da erblickt werden müssen, wo einer rationellen und regelmässigen Verwendung geeigneter Düngemittel, nutzbringender Kraftfuttermittel und einem stets rechtzeitigen Wechsel in der Aussaat kleinbäuerliche Vorurtheile und Unkenntniss entgegenstehen. Würde man hier eine wirksame Aenderung ins Auge fassen wollen, so müsste mindestens eine Ermässigung der Frachten für Einzeltransporte auf die Hälfte der derzeitigen Stückgutfrachten durchgeführt werden.

Die Verwaltung sei nicht abgeneigt, den Versuch zu machen, ob sich auf diesem Wege eine Besserung der bezeichneten Verhältnisse auch in Uebereinstimmung mit dem Eisenbahninteresse im Sinne einer namhaften Steigerung der Stückgutbezüge in den fraglichen Artikeln erreichen lasse.

Wir bemerken schliesslich noch, dass in dem erwähnten Berichte, No. 32, S. 303 d. Ztg., ein sinnwidriger Druckfehler vorgekommen ist. In der zweiten Spalte, Zeile 7, steht „Zolltarif"; es muss selbstverständlich „Spezialtarif" heissen.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Station Roth-Malsch der Badischen Staatseisenbahnen wird am 20. d. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Preussische Staatsbahnen: Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Bestimmung der bauleitenden Behörden für mehrere neue Eisenbahnlinien.

Zur Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 6. April d. J., betreffend den Bau und demnächstigen Betrieb der durch das Gesetz vom 1. April d. J. zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen, ist bestimmt worden, dass der Bau und demnächst auch der Betrieb der Bahnen:

1. von Flensburg (Nordschleswigsche Weiche) nach Niebüll oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Heide-Ribe von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Flensburg,
2. von Cöthen oder einem in der Nähe belegenen Punkt der Linie Cöthen-Dessau nach Aken von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Dessau,

nach Massgabe der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung zugewiesenen Zuständigkeit, der Bau der übrigen in dem Gesetz vom 1. April d. J. im § 1 unter No. I vorgesehenen Eisenbahnen dagegen von den in dem Allerhöchsten Erlass vom 6. April d. J. bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektionen unmittelbar geleitet wird.

Zugleich ist in Abänderung des Erlasses vom 13. Mai 1885 das der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Köln von der Leitung des Baues der Eisenbahn von Wissen nach Morsbach entbunden und die Bauleitung der gedachten Königlichen Eisenbahndirektion unmittelbar übertragen worden.

Direktionsbezirk Elberfeld: Eröffnung der Strecke Saalhausen-Schmallenberg.

Am 1. d. Mts. ist die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Altena unterstellte Bahnstrecke Saalhausen-Schmallenberg mit den Stationen Lenne, Fleckenberg und Schmallenberg eröffnet worden.

Die Station Lenne ist nur für den Personenverkehr (ohne Gepäckabfertigung), die Stationen Fleckenberg und Schmallenberg dagegen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Die Entfernung von Saalhausen nach Lenne beträgt 3,9 km, von Lenne nach Fleckenberg 2,8 km und von Fleckenberg nach Schmallenberg 3,2 km. Ferner sind mit dem gleichen Tage die an der Strecke Altenhundem-Saalhausen gelegenen, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Stationen Langenei und Saalhausen auch für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Stückgut- und Privat-Depeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden. Für die neue

Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräthe Hasse, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin, und Knoche, bisher in Hannover, als Direktor an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Frankfurt a/M. (auftragsw.), sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mackensen, bisher in Neuwied, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrheinisches) in Köln.

Verliehen ist: den Regierungs- und Bauräthen Porsch in Frankfurt a/M. die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst, und Dr. zur Nieden in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin, dem Baurath Magnus in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Erfurt) in Berlin, und dem Eisenbahn-Bauinspektor Schrey in Berlin die Stelle des Vorstehers des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einer längeren Erörterung des „B. B.-C." über die gegenwärtigen und zukünftigen wirthschaftlichen Verhältnisse der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn entnehmen wir, dass dieselbe, dem Vorgange anderer Verwaltungen folgend, seit dem 1. d. Mts. ebenfalls die zweite Stückgutklasse für nachstehende Artikel eingeführt hat: 1. Düngemittel wie im Spezialtarif III genannt, insoweit dieselben überhaupt als Stückgut angenommen werden dürfen; 2. Futtermittel und zwar Kleie sowie Oelkuchen und Oelkuchenmehl, wie im Spezialtarif II genannt, Träbern und Trestern; 3. Getreide aller Art und Hülsenfrüchte, wie im Spezialtarif I genannt; 4. Samen und Sämereien aller Art, wie im Spezialtarif I genannt; 5. Kartoffeln; 6. Metalle (unedle) und Waaren aus unedlem Metall und zwar: a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie in den Spezialtarifen I, II und III genannt; b) Blei und Zink, Blei- und Zinkwaaren, wie im Spezialtarif I genannt; c) andere unedle Metalle als vorgenannte, und Messing in Blöcken, Mulden, Würfeln, Stangen, Platten, Blechen und Drähten, sowie ordinäre Waaren daraus, als: Gewichte, Haken, Handgriffe, Knöpfe, Krahnen, Nägel, Nieten, Riegel, Rollen, Oesen, Röhren, Schlösser, Schlüssel, Schnallen, Schrauben, Zwingen, überhaupt alle Gegenstände aus unedlen Metallen, welche bei der Bau- und Möbeltischlerei Verwendung finden; d) Maschinentheile aus andern Metallen als Eisen und Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus solchen anderen Metallen bestehen. Es wird angenommen, dass die Einrichtung der zweiten Stückgutklasse für die Einnahmeverhältnisse der Bahn von untergeordneter Bedeutung sein dürfte.

Die Tarife für die Hafengleise in Rostock, Waren und Wismar sind herabgesetzt worden; die Gebühr für 100 kg:

	beträgt jetzt	betrug bis 1. Mai d. J.
a) für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B	0,03 M.	0,05 M.
b) für Güter der Spezialtarife A 2, I und II	0,02 „	0,03 „
c) für Güter des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 1	0,01 „	0,03 „
Als Mindestbetrag wird erhoben für den Wagen	1,00 „	3,00 „

Der Einnahmeausfall, welcher durch diese Ermässigung der Tarife auf den Hafengleisen herbeigeführt werden dürfte, wird auf höchstens etwa 10000 M. für das Jahr veranschlagt.

Der im letzten Jahre eingetretene Einnahmeausfall der Bahn wird hauptsächlich der allgemeinen ungünstigen wirthschaftlichen Lage in Mecklenburg zugeschrieben, da das Land ausser den Zuckerfabriken fast gar keine Industrie besitzt und von dem Druck, welcher auf der Landwirthschaft lastet, sowie von der Krisis in der Zuckerindustrie ausserordentlich stark zu leiden gehabt hat. In dem vorangegangenen Jahre wurde noch ein theilweiser Ersatz geleistet durch die Beförderung von Baumaterialien, wie Steine, Schienen u. s. w. für den Deutsch-Nordischen Lloyd, welche nach der Vollendung dieser Bahn in Wegfall gekommen sind. In zweiter Linie haben die Tarifermässigungen, welche die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn im vorigen Jahre einführen musste, das Erträgniss derselben sehr stark geschmälert. Schliesslich hat hierzu auch die Konkurrenz des Deutsch-Nordischen Lloyd beigetragen, wenn auch keineswegs in dem Masse, wie man es vielfach befürchtet hatte. Nachdem nun aber diejenigen Umstände, auf welche der Rückgang der Einnahmen zurückzuführen ist, seit dem Juni vorigen Jahres bereits ihre volle Wirksamkeit geltend gemacht haben, ist man in den Kreisen der Verwaltung der Ansicht, dass keinesfalls eine weitere Verschlechterung der Situation des Unternehmens eintreten werde. Jede Besserung in dem wirthschaftlichen Leben Mecklenburgs würde aber sofort einen erheblichen Umschwung zu Gunsten der Verkehrsverhältnisse der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn im Gefolge haben.

Schnellzugsverkehr zwischen Frankfurt a/M. und Paris.

Wie die „Frankf. Ztg." mittheilt, hatte die Handelskammer in Frankfurt a/M. vor einiger Zeit sich an die zuständigen Eisenbahndirektionen mit der Bitte gewendet, zur Verbesserung des direkten Schnellzugsverkehres zwischen Frankfurt und Paris folgende Massnahmen zu veranlassen: 1. die Einführung eines Tagesschnellzugs Paris-Frankfurt, 2. eine Späterlegung der Abfahrt des Nachtschnellzugs Frankfurt-Paris, 3. eine frühere Ankunft des Nachtschnellzugs Paris-Frankfurt, 4. eine Einstellung durchgehender Wagen zwischen Frankfurt und Paris.

Hinsichtlich des erbetenen Tagesschnellzugs Paris-Frankfurt haben sowohl die Hessische Ludwigsbahn, als die Königliche Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische) erklärt, dass die Einlegung eines solchen Zuges, dessen Fehlen auch von der Reichspostverwaltung beklagt werde, dringend wünschenswerth sei. Gleichzeitig geben sie aber ihrem Bedauern Ausdruck, dass die bezüglichen Verhandlungen mit der Französischen Ostbahn bisher stets ergebnisslos geblieben seien. Der Morgenschnellzug Paris-Strassburg kommt in Pagny so spät am Nachmittage an, dass ein von diesem Zug Deutscherseits über Metz nach Frankfurt abzuzweigender Schnellzug in Frankfurt den Anschluss an den um 10¾ Uhr Abends abgehenden Frankfurt-Berliner Schnellzug nicht mehr erreichen könnte, welchen Anschluss die Hessische Ludwigsbahn ihrerseits als Bedingung für die Einlage eines solchen Schnellzugs stellt. Auf die Einlage eines besonderen, von Paris früher abgehenden Morgenschnellzugs Paris-Pagny, welcher eine Vorbedingung des von der Hessischen Ludwigsbahn verlangten Anschlusses an den Frankfurt-Berliner Nachtzug wäre, erklärt aber die Französische Ostbahn nicht eingehen zu können. Bezüglich der früheren Ankunft des Paris-Frankfurter Nachtschnellzugs und des späteren Abganges des Frankfurt-Pariser Nachtschnellzugs weisen die Deutschen Verwaltungen darauf hin, dass diese Züge auf der Strecke Frankfurt-Bingerbrück mit den Schnellzügen Frankfurt-Köln vereinigt gefahren werden und somit bezüglich ihrer Fahrzeiten festliegen. Eine besondere Führung des Frankfurt-Pariser Nachtschnellzugs auf dieser Strecke, welche zum Zwecke der Späterlegung dieses Zuges um etwa 1½ Stunden erforderlich wäre, lehnt aber die Hessische Ludwigsbahn ab. Die Königliche Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische) hätte gegen eine Verschiebung der Fahrzeit auf ihrer Strecke betreffs dieses Zuges unter der Bedingung der genannten, von der Hessischen Ludwigsbahn abgelehnten besonderen Führung nichts einzuwenden. Derselbe Nachtschnellzug nach Paris ist ferner insbesondere dadurch benachtheiligt, dass er auf der Strecke Pagny-Paris von der Französischen Ostbahn um 1 Stunde 55 Minuten langsamer, als der entsprechende Tagesschnellzug, gefahren wird, so dass trotz der beklagten frühen Abfahrt von Frankfurt (5 Uhr Nachmittags) die Ankunft in Paris erst um ¾10 Uhr Morgens erfolgt. Auf entsprechende Vorstellungen Deutscherseits erklärte jedoch die Ostbahn, dass der derzeitige Fahrplan dieses Zuges durch Rücksicht auf den Lokalverkehr bedingt und eine schnellere Fahrt des Zuges wegen seiner Schwere unthunlich sei. Nur bezüglich der durchgehenden Wagen wird der Wunsch der Handelskammer erfüllt werden.

Liquidation verstaatlichter Eisenbahnen.

Durch eine Bekanntmachung verweist die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. darauf, dass, nachdem die Nordhausen-Erfurter Bahn am 1. Mai cr. in Liquidation getreten ist, der Staat die sämmtlichen Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner übernommen hat.

Die Königliche Direktion Köln (linksrheinische) hat eine Kundmachung gleichen Inhalts, betr. die Aachen-Jülicher Bahn, erlassen.

In betreff der ebenfalls mit dem 1. Mai in Liquidation getretenen Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft erklärt der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister, dass der Staat die Prioritätsanleihe der Gesellschaft, sowie alle sonstigen Schulden als Selbstschuldner übernommen hat.

Stationsverhältnisse in Nordhausen.

Am 1. Mai d. J. ward der Güterbahnhof der Nordhausen-Erfurter Bahn in Nordhausen mit dem Staatsbahnhofe in der Weise vereinigt, dass die Abfertigung nur im Staatsbahnhofe erfolgt. Die mit dem alten Güterbahnhofe bestehenden Tarife werden der Abfertigung von und nach dem Staatsbahnhofe bis auf weiteres zu Grunde gelegt.

Schwarzenbek-Oldesloe.

Die Linie Schwarzenbek-Oldesloe im Bezirk der Königlichen Direktion Altona soll voraussichtlich am 1. Juli d. J. eröffnet werden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Nach einem Berichte der „Rh.-Westf. Ztg." hat sich der Kohlentransport von den an den Sammelbahnhof der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft angeschlossenen Zechen Kaiserstuhl, Minister Stein und Fürst Hardenberg derartig gesteigert, dass die Direktion der Bahn den im nördlichen Dortmunder Stadttheil gelegenen Bahnhof zu vergrössern beabsichtigt. Die „Voss. Ztg." meldet, dass von den angeschlossenen Zechen dieser Bahn in der Zeit vom 16. bis 30. April d. J. an 13 Arbeitstagen an Steinkohlen und Koaks täglich im Durchschnitt 136 Wagenladungen à 10 t gegen 144 Wagenladungen à 10 t in der voraufgegangenen 14 tägigen Periode bei 11 Arbeitstagen und gegen 99 Wagenladungen à 10 t in der entsprechenden Zeit des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen abgefahren wurden. Die Gesammtabfuhr betrug in der zweiten Hälfte des Monats April d. J. 1 765 Wagenladungen gegen 1 088 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats April 1886.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.

In der am 25. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Holsteinischen Marschbahn wurde der Jahresbericht vorgelegt und genehmigt, sodann Decharge ertheilt und die Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien Lit. A auf 4½, B auf 5, der Stammaktien Lit. A und B auf je 2⅓ pCt. festgesetzt. Die ausscheidenden Aufsichtsrathsmitglieder wurden einstimmig wieder und zum unbesoldeten Direktionsmitglied Herr Amtshöftmann Edding gewählt.

Die Frist, welche der Gesellschaft in der Konzession vom 25. Juli 1884 für die Herstellung der Eisenbahn von Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern nach der Landesgrenze bei Ribe gesetzt ist, soll bis zum 25. Januar 1888 verlängert worden sein.

Eisenbahn Eisenberg-Crossen.

Die Generalversammlung hat beschlossen, den Pachtvertrag mit Herrn Baurath Plessner in Gotha zu verlängern unter der Bedingung, dass letzterer verschiedene Baulichkeiten am Bahnkörper in einer Gesammtsumme von 75—80 000 *M.* auf seine Rechnung bestreite.

Stargard-Posener Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde mitgetheilt, dass die Aktien der Gesellschaft bis auf 4½ Millionen Mark ausgeloost sind; die völlige Amortisation wird bis 1895 beendet sein.

Deutsche Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde die Bilanz für 1886 genehmigt, Decharge ertheilt und die Dividende auf 5 pCt. festgesetzt. Das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsraths wurde wiedergewählt.

Aus Sachsen.

Eröffnung von Leipzig-Lausigk-Geithain.

Nachdem am 26. April die technische Revision durch Vertreter des Finanzministeriums, der Generaldirektion und der Staats-Eisenbahnbauverwaltung stattgefunden, ist am 30. April die Linie Leipzig-Geithain durch einen Festzug eingeweiht, am 2. Mai aber dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die neue Linie ist eingleisig und normalspurig und weist bei einer Länge von 43,93 km 4 Bahnöfe (Leipzig, Liebertwolkwitz, Lausigk und Geithain), 5 Haltestellen und 3 Haltepunkte auf.

Sie ist als Vollbahn ausgerüstet und wird vielfach für den Verkehr von Chemnitz nach Leipzig benutzt werden. Denn, wenn sie auch gegenüber der alten Linie über Borna-Kieritzsch nur um rund 2 km kürzer ist, so bietet sie doch den Vortheil, dass sie in Leipzig nicht, wie jene, in den Bayerischen Bahnhof, sondern in den zumal für die Weiterfahrt nach Magdeburg und Thüringen u. s. w. weit günstiger gelegenen Dresdener Bahnhof einmündet. (Die Linie hat von Paunsdorf an auf 5,27 km einen gemeinsamen Bahnkörper mit der Leipzig-Dresdener Linie.)

Deshalb sollen auch die in Aussicht genommenen Kourierzüge zwischen Chemnitz und Leipzig auf der neuen Linie verkehren. Doch wird deren Einlegung aus Gründen der Betriebssicherheit nicht bereits von der Eröffnung, sondern erst vom 1. Juni d. J. ab (Beginn der Sommerfahrplan-Periode) erfolgen. Die Stadt Chemnitz, welche nunmehr Kourierzüge nach Dresden, Berlin, Hof (Eger) und Leipzig besitzen wird, dürfte die neuen Züge, welche die 80,8 km lange Strecke in nicht ganz 2 Stunden (1 Stunde 50 Minuten) zurücklegen, mit besonderer Genugthuung begrüssen.

Das Einweihungsfest vom 30. April fand in Lausigk seinen Höhepunkt, woselbst das Festmahl unter zahlreicher Betheiligung, auch von Leipzig, im Herrmannsbad — für welches von der neuen Bahn ein besonderer Aufschwung erhofft wird, abgehalten wurde.

Schönberg-Schleiz.

Die ungünstige Witterung des letzten Winters hat die Bauarbeiten derart verzögert, dass die Eröffnung nicht, wie erst beabsichtigt, am 1. Juni, sondern erst später, aller Voraussicht nach aber noch im Monat Juni erfolgen kann.

Arbeiterzüge.

Ausser den bereits in No. 24 S. 228 d. Ztg. mitgetheilten billigen Arbeiterbeförderungen sind, da dieselben fast durchgängig gut benutzt werden, am 2. Mai d. J. noch folgende zur Einführung gelangt:

1. Auf der 9,4 km langen Strecke Kötzschenbroda-Dresden-Neustadt (Leipzig-Dresdener Linie) wird früh ein besonderer Arbeiterzug nach Dresden und Abends ein solcher von Dresden abgelassen. Arbeiter-Wochenbillets (für 12 Einzelfahrten 10 Tage gültig) kosten 1,20 *M.*, Monatskarten 4 *M.* Daneben gelten die gewöhnlichen Billets IV. Klasse.

2. Auf der 11,3 km langen Strecke Mügeln (Niedersedlitz)-Dresden-Altstadt (Linie Dresden-Bodenbach) erfolgt die Hin- und Rückbeförderung mit bestimmten fahrplanmässigen Zügen (ab Mügeln 6.14 Vormittags, ab Dresden 7.30 Nachmittags) gegen Arbeiter-Wochenbillets von 1,50 *M.* ab Mügeln und 1,20 *M.* ab Niedersedlitz und Monatskarten von 5 und bezw. 4 *M.*

3. Auf der 11,6 km langen Strecke Wüstenbrand-Chemnitz-Nicolaivorstadt (Linie Chemnitz-Zwickau) sind die Arbeiter ebenfalls auf bestimmte fahrplanmässige Früh- und Abendzüge verwiesen. Die Billetpreise stellen sich, je nachdem die Beförderung von und nach Wüstenbrand oder von und nach den näher von Chemnitz gelegenen Stationen Grüna und Siegmar erfolgt, auf 1,50 bezw. 1,20 *M.* und 5 bezw. 4 *M.*

Central-Personenbahnhof in Leipzig.

Die jüngst von einigen Tagesblättern gebrachte Mittheilung, dass die Preussische und die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung sich über das Projekt eines Central-Personenbahnhofs in Leipzig geeinigt hätten, entspricht in dieser Fassung nicht den thatsächlichen Verhältnissen. Allerdings hat vor einigen Monaten zwischen Beamten beider Verwaltungen eine Konferenz über den gedachten Gegenstand stattgefunden und in derselben ist auch ein Preussischerseits ausgearbeitetes Projekt vorgelegt worden. Letzteres hat jedoch nicht ohne weiteres die Billigung aller Betheiligten gefunden, vielmehr soll dem Vernehmen nach in neuerer Zeit ein anderweites etwas grössere Raumverhältnisse schaffendes Projekt von Sächsischer Seite ausgearbeitet werden. Aller Voraussicht nach wird der neue Bahnhof — an dessen Zustandekommen übrigens die mit 4 Bahnhöfen in Frage kommende Preussische Verwaltung schon wegen der ungünstigen Lage dieser Bahnhöfe, zumal des Berliner Bahnhofs, ein weit stärkeres Interesse hat, als die nur mit zwei und noch dazu sehr bequem gelegenen Bahnhöfen betheiligte Sächsische Eisenbahnverwaltung — auf das Areal des jetzigen Dresdener und des Magdeburger Bahnhofs zu liegen kommen. Der Thüringer und der Berliner Bahnhof werden — ebenso wie natürlich der Dresdener und der Magdeburger — dabei jedenfalls eingezogen werden, während im Interesse der angrenzenden aufblühenden Stadttheile der Bayerische Bahnhof jedenfalls und vielleicht auch der Eilenburger Bahnhof erhalten bleiben sollen. Man darf gespannt sein, wie sich diese nicht nur die Interessen Leipzigs, sondern auch besonders die des Durchgangsverkehrs durch diesen Ort wesentlich berührende Angelegenheit weiter entwickeln wird.

Projekt Gera-Pfordten-Wünschendorf.

Dem Vernehmen nach geht die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung damit um, den von ihr selbständig in Gera angelegten Güterbahnhof Gera-Pfordten (an der Linie Gössnitz-Gera) durch eine eigene Strecke mit der Station Wünschendorf der Weischlitz-Wolfsgefärther und Werdau-Weidaer Linie zu verbinden. Es würde dadurch die künftige Linie Leipzig-Meuselwitz-Ronneburg (Meuselwitz-Ronneburg ist im Bau und soll noch in diesem Herbst eröffnet werden) eine ziemlich direkte Fortsetzung über Gera nach Mehltheuer-Hof finden.

Kosten der Schneebeseitigung.

Nach endgültiger Feststellung hat die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung in der Zeit vom 12. Dezember v. J. bis 12. Februar d. J. für Beseitigung von Schnee im ganzen 441 788 *M.* d. i. etwa viermal mehr als die in gewöhnlichen

Wintern durchschnittlich eintretenden Beseitigungskosten aufgewendet. Der im Personenverkehr eingetretene Einnahmeausfall wird auf rund 100 000 ℳ geschätzt, während angenommen wird, dass im Güterverkehr ein bleibender Ausfall überhaupt nicht eingetreten ist.

Würschnitzthalbahn-Projekt.

Nur der Vollständigkeit wegen erwähnen wir eines Projektes, welches für die zwei ohnehin schon durch eine ziemlich gerade Bahnlinie verbundenen Orte Chemnitz und Stollberg eine neue direktere Verbindung herstellen soll. Die neue Linie soll in der Mitte zwischen der Chemnitz-Aue-Adorfer und der Chemnitz-Wüstenbrand-Lugau-Stollberger Linie im Thal der Würschnitz angelegt werden und insbesondere die industriereichen Orte dieses Thales wie Harthau, Neukirchen, Jahnsdorf u. a. mit Kammgarnspinnereien, Strumpffabriken, Färbereien, Eisengiessereien u. s. w. an das Schienennetz anschliessen. Ein Komitee, welches die weiteren Schritte unternehmen soll, ist bereits gewählt worden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern. Von der geschäftsführenden Direktion ist mit Rundschreiben vom 2. d. Mts. No. 2172 der neu aufgestellte Vereins-Kilometerzeiger No. 82 sowie der VII. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern ausgegeben worden.

Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen. Mit dem Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion vom vom 2. d. Mts. No. 2160 sind die neu aufgestellten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 30, 41 und 74, der III. Nachtrag zum Verzeichnisse No. 35 und der IX. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2053 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Begleitschreiben zu dem Protokolle d. d. Leipzig, den 15/16. v. Mts. (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 2160 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. und 7. d. Mts.).

No. 2161 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2171 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2172 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. und 7. d. Mts.).

No. 2184 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag der Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft auf Anschluss an den Verein (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2190 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Deutschen und Niederländischen Vereins-Verwaltungen, die Prinz Heinrichbahn, Warschau-Wiener u. s. w. Bahn und die Rumänische Staatsbahn, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2194 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Begleitschreiben zu dem Protokolle d. d. Hamburg, den 26/27. v. Mts. (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2214 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Situationspläne verschiedener Strecken der Oesterreichischen Staatsbahnen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 12. April 1887.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Claus.

Der Vorsitzende macht Mittheilung über die Ergebnisse der bei den Beamten des äusseren Betriebsdienstes der Eisenbahnen Deutschlands (ausschliesslich Bayerns) angestellten Untersuchungen über das Farben-Erkennungsvermögen. Danach sind von den bis zum 1. Juli 1886 bei 79 Bahnverwaltungen untersuchten 239 726 Personen 1 934 oder 0,81 pCt. als farbenblind erkannt worden, ein Prozentsatz, welcher sich auch bei den in der Zeit vom 1. April 1882 bis zum 1. Juli 1886 vorgenommenen Untersuchungen — 104 743 Personen und 850 Farbenblinde — ergeben hat. Von den am 1. Juli v. J. vorhanden gewesenen angestellten 145 456 Beamten und ständigen Arbeitern waren 100 total und 441 theilweise farbenblind oder im ganzen 541, d. i. 0,37 pCt. überhaupt farbenblind, gegen 0,28 pCt. nach dem Stande vom 1. April 1882. Dieser Unterschied wird weniger auf eine Zunahme der Farbenblindheit überhaupt, als vielmehr darauf zurückgeführt, dass die in neuerer Zeit vorgenommenen Untersuchungen auf Grund der gemachten Erfahrungen zutreffender gewesen sind.

Der Schriftführer machte einige Mittheilungen über die Entstehung und Entwickelung der Russischen Eisenbahnen. Am 15. April a. St./27. April n. St. v. J. waren 50 Jahre seit dem Tage verflossen, an welchem durch den regierenden Senat zur öffentlichen Kenntniss gebracht wurde, dass Zar Nikolaus I zu dem Bau der ersten Russischen Eisenbahn, der 27 km langen Linie von St. Petersburg nach Zarskoeselo und Pawlowsk, seine Genehmigung ertheilt habe. Zur Erinnerung an jenen Tag wurde von der Kaiserlich Russischen Polytechnischen Gesellschaft eine Feier veranstaltet. In der zu dieser Feier veröffentlichten Festschrift, welche nebst einer zum Gedächtniss des Ereignisses geschlagenen Denkmünze dem Vorstande des Vereins zur Erinnerung übersandt worden ist, sind die Vorträge abgedruckt, welche bei der Feier gehalten wurden. Dieselben behandeln vorzugsweise die Geschichte der Entstehung und Entwickelung des Russischen Eisenbahnwesens. Die erste Anregung zur amtlichen Erörterung der Eisenbahnfrage wurde für Russland durch den Oesterreichischen Ingenieur Franz Anton Ritter v. Gerstner gegeben, welcher im Jahre 1834 zur Begutachtung von Bergwerksanlagen nach Russland berufen worden war. Gerstner, welcher durch mehrfachen Aufenthalt in England mit dem Eisenbahnwesen bekannt geworden war, legte im Januar 1835 dem Zaren Nikolaus I. einen Plan für die Anlage eines ausgedehnten Russischen Eisenbahnnetzes vor. Gegen die Ausführung dieses Planes, wie gegen den Eisenbahnbau überhaupt, wurden aber in Russland, wie dies auch in vielen anderen Ländern der Fall war, vielfache Bedenken laut und zwar nicht nur bei der Regierung, sondern auch in der öffentlichen Meinung. Man glaubte namentlich auch, dass das Russische Klima den Eisenbahnbetrieb unmöglich machen würde. Es kam daher darauf an, dass zunächst versuchsweise eine Eisenbahnstrecke gebaut würde und es gelang Gerstner, die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von St. Petersburg nach dem Orte Zarskoeselo, wo sich ein Kaiserliches Lustschloss befindet, zu erhalten. Die Konzession wurde vom Zaren am 21. März 1836 ertheilt und, dass dies geschehen, wie bereits erwähnt durch den regierenden Senat am 15. April/27. April 1836 zur öffentlichen Kenntniss gebracht, weshalb dieser letztere Tag als der Geburtstag der Russischen Eisenbahnen angesehen wird. Die Eröffnung des Betriebes der mit einer Spurweite von 1,82 m ausgeführten Zarskoeseloer Bahn erfolgte am 30. Oktober 1837.

Die zweite Eisenbahn, deren Bau in Russland in Angriff genommen wurde, war die 649 km lange Linie von St. Petersburg nach Moskau. Mit dem Bau dieser unmittelbar vom Staate mit einem Kostenaufwande von etwa 144 Millionen Rubel gebauten Bahn wurde 1842 begonnen, die vollständige Fertigstellung erfolgte im Jahre 1851. Die Spurweite dieser Bahn wurde auf den Rath eines Amerikanischen Ingenieurs, Major Whister, welcher bei dem Bau als „berathender Ingenieur" thätig war, auf 1,524 m festgestellt, welches Mass später als Russische Normalspurweite beibehalten wurde. Ende 1855 hatte Russland erst 1 045 km Eisenbahnen im Betriebe. Nach Beendigung des Krimkrieges, während dessen die Nothwendigkeit eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes für Russland überzeugend zu Tage getreten war, wurde von Alexander II. der Eisenbahnbau eifrig gefördert.

Herr Oberingenieur Fischer-Dick sprach unter Bezugnahme auf ausgestellte Modelle und Zeichnungen im Anschluss an einen i. J. 1880 gehaltenen Vortrag über die Entwicklung des Oberbaus der Strasseneisenbahnen in der Zeit von 1880 bis 1887. Die Strassenbahnen der Städte und der Verkehr auf denselben haben in neuerer Zeit sehr bedeutend an Ausdehnung gewonnen. In Deutschland waren 1879 in 24 Städten 483 km, Ende 1886 in 55 Städten 1 050 km Strassenbahngleise im Betrieb. Von letzterer Zahl wurden 7,5 km (Frankfurt a/M.-Offenbach) mit Elektrizität betrieben, bei den übrigen wurden zusammen etwa 10 000 Pferde und 75 Lokomotiven verwendet. Befördert wurden in Berlin 1879 auf 154 km Gleis 39 641 430 Personen, in 1886 auf 263 km Gleis 96 854 438 Personen. Die Einnahme betrug für Berlin in 1879: 5 524 341 ℳ, in 1886: 12 001 433 ℳ. In ähnlicher Weise hat sich das Strassenbahnwesen auch in anderen Grossstädten entwickelt. Infolge dieser Entwickelung sind auch die Ansprüche an den Oberbau der Strassenbahnen in hohem Masse gestiegen und es ist jetzt, besonders in Berlin, das früher dabei verwendete Holz fast ganz verdrängt und durch Stahl und Eisen ersetzt worden. Wie stark die Inanspruchnahme des Oberbaus ist, geht daraus hervor, dass bei den Pferdebahnen in Berlin die Wagen durchschnittlich auf den Gleisen sich in folgenden Zeiträumen einander folgen: in der Charlottenstrasse auf der

Strecke von der Leipziger- bis zur Kronenstrasse in je 56 Sekunden, in der Leipziger Strasse auf der Strecke vom Spittelmarkt bis zur Jerusalemer Strasse in je 66 Sekunden, in der Charlottenstrasse auf der Strecke von der Kronen- zur Französischen Strasse in je 69 Sekunden u. s. w. Auf einer kurzen eingleisigen Strecke am Rathhause folgen sich die Wagen sogar in je 38 Sekunden Zeitunterschied. Besonders stark werden die Gleiskreuzungen in Anspruch genommen. Die Kreuzung der Leipziger- und Charlottenstrasse wird durchschnittlich alle 18 Sekunden von einem Wagen befahren, die Kreuzung am Spittelmarkt alle 21 Sekunden. Aus dieser starken Inanspruchnahme des Oberbaus durch die auf demselben laufenden Fahrzeuge und der Kostspieligkeit der Reparaturarbeiten in den stark frequentirten städtischen Strassen ist ersichtlich, welche bedeutende Rolle derselbe in der Wirthschaft der Pferdebahnen spielt. Der Vortragende besprach in ausführlicher Weise eine Reihe von Konstruktionen, welche bis jetzt zur Anwendung gekommen. Am besten scheine sich die in neuerer Zeit verwendete Haarmann'sche „Schwellenschiene" zu bewähren, bei deren Anwendung das Kilometer Gleis allerdings auch etwa 5 000 *M.* theurer zu stehen kommen werde, als bei der seither vielfach verwendeten Phönix-Schiene.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden die Herren Königlicher Regierungsbaumeister Cauer, Geheimer Regierungsrath Gerlach und Maschinen-Oberingenieur Reimherr als einheimische ordentliche Mitglieder des Vereins aufgenommen.

Als Stellvertreter des Schriftführers wurde an Stelle des als technischer Attaché zur Kaiserlichen Gesandtschaft in Washington versetzten Herrn Regierungsbaumeister Bassel Herr Regierungsbaumeister Donath gewählt.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands herausgegeben vom Reichs-Eisenbahnamt — mit und ohne Gebirgsdruck zum Preise von 5 *M.* durch die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstrasse No. 69 zu beziehen.

Von dieser vortrefflichen Karte ist soeben eine neue Auflage erschienen, welche durch Aufnahme der seit Frühjahr 1886 neueröffneten Linien und Stationen und der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten Eisenbahnprojekte erweitert worden ist. Ausserdem sind die neuerdings in Staatsbesitz übergegangenen Eisenbahnen sowie die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen bezw. die in Hauptbahnen umgewandelten bisherigen Bahnen untergeordneter Bedeutung in entsprechend veränderter Form zur Darstellung gebracht worden. Auch haben in der neuen Auflage der Karte sämmtliche neueröffneten Eisenbahnstationen sowie die Entfernungen und stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten der Bahnlinien Aufnahme gefunden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die in No. 30 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 20. April 1887 über die Einführung des III. Nachtrags zum Tarife für den direkten Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einerseits- und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Kaiser Franz-Josef Bahn und Rakonitz-Protiviner Staatsbahn) andererseits vom 15. März 1885 enthaltene Veröffentlichung wird dahin ergänzt, dass die neuen Frachtsätze, soweit es sich um Erhöhungen handelt, nicht am 1., sondern erst mit 10. Juni l. J. in Kraft treten.

Prag, am 28. April 1887. (1048)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Obstverkehr nach den Niederlanden und nach Belgien. Die für frisches Obst und frische Nüsse sowie für die Beförderung neuer leerer Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen, Niederländisch-Südwestdeutschen, Belgisch-Südwestdeutschen und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehre im Jahre 1886 gewährten Ausnahmetarife, Frachtermässigungen bezw. Frachtbegünstigungen werden auch im laufenden Jahre und zwar mit Gültigkeit vom 1. Juni bis Ende Dezember wieder eingeführt.

Nähere Mittheilung ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Köln, den 8. Mai 1887. (1049)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Die in den vom 1. bezw. 15. Mai 1887 ab gültigen bezüglichen Tarifen und Tarifnachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Gemünden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Lichtenfels und Meiningen der Werrabahn, Eger, Hof und Franzensbad der Sächsischen Staatsbahn im Verkehre mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) sowie der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn finden gleichzeitig und gleichmässig auch für die gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn Anwendung, soweit ein direkter Verkehr mit diesen überhaupt besteht.

Köln, den 7. Mai 1887. (1050)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr** finden von den Stationen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Harburg, Hamburg H. und Lübeck nach Aschaffenburg, Bayerische Staatsbahn, die ermässigten Frachtsätze für Petroleum und Naphta, welche am 15. April d. J. durch den Nachtrag 2 zum Seehafen-Ausnahmetarif des Westdeutschen Eisenbahnverbandes für Aschaffenburg, Hessische Ludwigsbahn, bekannt gegeben sind, Anwendung.

Hannover, den 4. Mai 1887. (1051)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Güter- etc. Verkehr der Bahnhöfe Frankfurt a/M. Taunusbahn und Frankfurt a/M. Main-Weserbahn. Voraussichtlich wird mit dem 1. Juli d. J. der Güter- und Vieh- etc. Verkehr, welcher bisher durch obenbezeichnete Bahnhöfe vermittelt worden ist, abgesehen von dem Stückgutverkehr auf den im Westen der Stadt Frankfurt a/M. belegenen neuen Bahnhof „Frankfurt a/M. Staatsbahnhof" übertragen.

Eine Aenderung der bisherigen Tarifsätze tritt n i c h t ein.

Eine etwa erforderliche Hinausschiebung des Termins würde bekannt gemacht werden.

Frankfurt a/M., den 26. April 1887. (1052)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Lokalgütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen Nachtrag IX ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Soweit die Berichtigungen Frachterhöhungen in sich schliessen, treten dieselben erst am 18. Juni d. J. in Kraft. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 5. Mai 1887. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. sind für die Beförderung von bestimmten Stückgütern zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Ludwigshafen am Rhein, Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert, Stationen der Pfälz. Bahnen, andererseits Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten.

Ludwigshafen a/Rh., 7. Mai 1887. (1054)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Pfälzischen Eisenbahnen.
Lavale.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den auch im Verkehre der diesseitigen Stationen Basel und Waldshut mit Schweizerischen Stationen Anwendung findenden „allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation" der Schweizerischen Bahnen, gültig vom 1. April 1885, tritt am 15. Mai 1887 der zweite Nachtrag — Aenderungen der Art. 16 und 22 der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend — in Kraft.

Karlsruhe, den 7. Mai 1887. (1055)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. werden die Stationen Nürnberg Ostbahnhof und Schalding der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 6. Mai 1887. (1056)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Für Beförderung von Gütern des Spezial-Tarifs III zwischen Niederau und Kladno (alt) ermässigt sich mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz von 0,95 *M.* auf 0,84 *M.* für 100 kg.

Dresden, den 4. Mai 1887. (1057)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 36 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 11. Mai 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Vom 15. Mai d. J. ab werden **Eil- und Stückgüter aller Art nach und von Bad Goczalkowitz** zur Beförderung angenommen und in der Richtung nach Pless zu den Frachtsätzen der Station Dziedítz sowie in der Richtung nach Dziedítz zu den Frachtsätzen der Station Pless abgefertigt.

Breslau, den 4. Mai 1887. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gnoien - Teterower Eisenbahn. Mit dem 1. Mai d. J. sind

1. der Nachtrag I zu unserem Lokalgütertarif,
2. der Nachtrag III zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren

in Kraft getreten.

Ersterer enthält einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter und eine Aenderung der Bestimmungen über die Entladungsfristen, letzterer Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie des Tarifs für Nebengebühren.

Druckexemplare der Nachträge sind bei unseren Stationen käuflich zu haben.

Teterow, 3. Mai 1887. (1059)
Die Betriebsverwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. ist ein provisorischer Nachtrag III zum Tarifhefte No. 9 (Verkehr Baden-Hessen) erschienen. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif (No. 19) für bestimmte Stückgüter mit Taxen für die Badischen Stationen Eberbach, Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof, Mannheim und Schwetzingen und kann durch das diesseitige Tarifbüreau und die genannten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 5. Mai 1887. (1060)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem u. a. auch im Verkehre zwischen Basel Bad. Bahn und Waldshut einerseits und Ostschweizerischen Stationen andererseits Anwendung findenden internschweizerischen Ausnahmetarife No. 5 für unverpackten Käse ist am 1. April d. J. der erste Nachtrag erschienen. Derselbe enthält nur die Nachricht über den Beitritt der Bödelibahn und der Bahn Pont-Vallorbes zu dem Ausnahmetarife.

Karlsruhe, den 3. Mai 1887. (1061)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen in dem im Heft 8 des Verbands-Gütertarifs enthaltenen Ausnahmetarife No. 7 Abth. b für Hausteine etc. Frachtsätze für den Verkehr Ergolzheim-Mannheim zur Einführung.

Weitere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung Mannheim und das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. Mai 1887. (1062)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Eröffnung der Linie Freiburg i/Breisgau-Neustadt i/Schw. werden die an derselben gelegenen, für den Güterdienst eingerichteten Stationen in den direkten Badisch-Bayerischen Güterverkehr einbezogen. Ueber die betreffenden Frachtsätze gibt das diesseitige Tarifbüreau, sowie unsere Güterverwaltung in Freiburg Auskunft.

Karlsruhe, den 4. Mai 1887. (1063)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. an finden im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverband** für bestimmte Stückgüter Ausnahmetarifsätze im Verkehr zwischen Stationen:

a) des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover,
b) der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn,
c) der Unter-Elbeschen Eisenbahn,
d) der Warstein-Lippstadter Eisenbahn,

einerseits und der Bayerischen Staatsbahnstationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen andererseits Anwendung, insoweit direkte Expedition nach den betreffenden Konkurrenztarifen besteht.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfragen die Güterexpeditionen der Verbandsstationen.

Hannover, den 5. Mai 1887. (1064)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Auf Seite 116 des Heftes I des Ungar. Eisenbahn-Verbandtarifes Theil II ist in der Relation Kőbánya áot - Nagy Károly der Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut von 521,1 kr. auf 421,1 kr. und auf Seite 22 des Tarifheftes VIII desselben Verbandes der Frachtsatz der Klasse II in der Relation Kovácoháza - Orosháza von 52,6 kr. auf 52,7 kr. zu berichtigen.

Budapest, am 4. Mai 1887. (1065)
Die Direktion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 15. Mai l. J. tritt für den Ungar. Badeverkehr ein neuer Tarif ins Leben, wodurch der vom 15. Mai 1886 gültige gleichnamige Tarif ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Königl. Ung. Staatsbahnen, sowie in deren Fahrkarten-Stadtbüreau und in den einzelnen Stationen zum Preise von 10 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 5. Mai 1887. (1066)
Die Direktion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Bei der am 27. April cr. stattgehabten Ziehung der in diesem Jahre zu amortisirenden Prioritätsobligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft VI. Emission (Serie VI) — ausgestellt am 1. September 1874 — sind die in dem nachstehenden Verzeichnisse A aufgeführten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, vom 1. Juli 1887 ab den Nominalbetrag der letzteren gegen Rückgabe der Obligationen nebst den zugehörigen Zinskoupons No. 4 bis 12 und Talon bei einer der nachbenannten Einlösungsstellen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben und zwar

1. in Erfurt bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse und bei dem Bankhaus Adolph Stürke;
2. in Berlin bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse (Askanischer Platz 5),
   bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und
   bei der Bank für Handel und Industrie;
3. in Dessau, Halle a/S., Weissenfels und Cassel bei den dortigen Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen;
4. in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
5. in Frankfurt a/M. bei dem Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Die Verzinsung der ausgeloosten Schuldverschreibungen hört mit dem 1. Juli d. Js. auf.

Die Inhaber der in dem Verzeichnisse A als rückständig aus früheren Verloosungen aufgeführten Obligationen werden wiederholt zu deren Rückgabe und zur Abhebung der betreffenden Kapitalbeträge aufgefordert.

Erfurt, den 30. April 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verzeichniss A
der am 27. April 1887 ausgeloosten, vom 1. Juli 1887 ab zur Einlösung gelangenden 4 pCt. Prioritäts-Obligationen VI. Emission (Serie VI) der Thüringischen Eisenbahngesellschaft (ausgestellt am 1. September 1874).

Abtheilung A zu 3000 ℳ 7 Stück.
No. 165 175 198 333 424 633 878.

Abtheilung B zu 1500 ℳ 23 Stück.
No. 1026 1160 1186 1361 1688 1827 2012 2026 2087 2113 2313 2443 2513 2685 2724 2863 2899 2932 3000 3392 3693 3853 3987.

Abtheilung C zu 300 ℳ 146 Stück.
No. 4088 4185 4353 4433 4661 4824 4932 4971 4989 4999 5044 5081 5388 5505 5574 5579 5620 5653 5863 5919 6175 6893 7249 7297 7963 8048 8083 8198 8346 8441 8588 8602 8934 8948 9037 9042 9136 9395 9608 9657 9872 10272 10399 10698 10745 11050 11163 11223 11233 11235 11238 11549 11623 11807 11817 11822 12190 12201 12472 12603 12657 12837 12911 13043 13048 13053 13405 14181 14219 14224 14292 14349 14371 14410 14669 14820 15013 15019 15024 15355 15513 15516 15804 15807 15980 16031 16454 16459 17245 17304 17348 17462 17475 17642 17830 17946 17979 18400 18459 18461 18546 18562 18760 18797 18871 19147 19193 19502 19739 19955 19960 19965 19970 20001 20674 20924 20933 20993 21285 21337 21342 21347 21352 21409 21627 21632 21707 21828 22036 22140 22248 22493 22532 22773 22837 22898 22939 23394 23433 23442 23549 23686 23766 23853 23917 23948.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind von:

I. Emission.

Prioritätsanleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.
Serie C zu 200 Thlr. No. 422.
Diese Obligation ist mit Koupons No. 2 bis 12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
Serie D zu 100 Thlr. No. 6112 7869.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 4 bis 12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Serie C zu 200 Thlr. No. 3772.
Diese Obligation ist mit Koupons No. 6 bis 12 und Talon zurückzugeben.

4. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Serie C zu 200 Thlr. No. 597 2697 2738 4806.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1265 8200 8295.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8 bis 12 und Talon zurückzugeben.

5. aus der Verloosung vom 22. April 1885.
Serie B zu 500 Thlr. No. 1100 1546.
Serie C zu 200 Thlr. No. 4983 6874.
Serie D zu 100 Thlr. No. 553 564 3491 3889 4495 7930 8279.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 10 bis 12 und Talon zurückzugeben.

6. aus der Verloosung vom 28. April 1886.
Serie C zu 200 Thlr. No. 984 1537 3761 5300.
Serie D zu 100 Thlr. No. 354 603 1104 1969 3045 3129 4196 5058 6360 6701 6738 8294 9802.
Diese Obligationen sind mit Koupon No. 12 und Talon zurückzugeben.

II. Emission (Serie II).

Prioritätsanleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

1. aus der Verloosung vom 22. April 1885.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1887 1888.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8 bis 12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 28. April 1886.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 292 1494 1961.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2377 3227.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2 bis 12 und Talon zurückzugeben.

III. Emission (Serie III).

Prioritätsanleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

1. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2644 8896 8897 10125 11749 18061 18818 19936.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 6 bis 12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2674.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 405 9065 14421.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8 bis 12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 22. April 1885.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 4111 9964 16683 17971 18916 19889.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 10 bis 12 und Talon zurückzugeben.

4. aus der Verloosung vom 28. April 1886.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 127 3391.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 410 1052 2665 4272 4641 7506 10579 12777 15492 16913 19202.
Diese Obligationen sind mit Koupon No. 12 und Talon zurückzugeben.

IV. Emission (Serie IV).

Prioritätsanleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

1. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 15438.
Diese Obligation ist mit Koupons No. 6 bis 12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 22. April 1885.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 12857.
Diese Obligation ist mit Koupons No. 10 bis 12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 28. April 1886.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 3330 4143.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 189 5809 13124 15244 16470 19388 20203.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2 bis 12 und Talon zurückzugeben.

V. Emission (Serie V).

Prioritätsanleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

1. aus der Verloosung vom 22. April 1885.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 5691.
Diese Obligation ist mit Koupons No. 7 bis 12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 28. April 1886.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 553 4648 5070.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2 bis 12 und Talon zurückzugeben.

VI. Emission (Serie VI).

Prioritätsanleihe vom Jahre 1874, für welche die Obligationen unterm 1. September 1874 ausgestellt sind.

Aus der Verloosung vom 28. April 1886.
Abtheilung A zu 3000 ℳ No. 8.
Abtheilung B zu 1500 ℳ No. 2146.
Abtheilung C zu 300 ℳ No. 5994 10315 11372 11643.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2 bis 12 und Talon zurückzugeben.

Erfurt, den 28. April 1887. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 5 Dezimalwaagen mit Gewichten soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 16. d. Mts. hier einzureichen, Bedingungen gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehen.

Giessen, den 7. Mai 1887. (1068)
Grossherzogliche Direktion.

Main - Neckarbahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen und zwar:

186 grosse Paletot.
101 kleine Paletot,
168 Tuchröcke,
48 Leinwandröcke,
383 Tuchhosen,
48 Leinwandhosen,
754 Mützen

soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden. Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Lieferung von Uniformen" bis zum 17. Mai 1887 Vormittags 10 Uhr bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote, welchen die Anbieter beiwohnen können, findet im vorgenannten Termin statt.

Die Bedingungen sind bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier, sowie bei den Magazinsverwaltern zu Frankfurt und Heidelberg zur Einsicht offen gelegt.

Darmstadt, den 6. Mai 1887. (1069)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege, in zwölf Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 11. Mai bis 14. Juni d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 14. Juni d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 28. Juni d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (1070)

No. 9. Jahrgang 1887. Berlin, am 11. Mai 1887.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	Marke	No.								
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	A B	—	1	Kollo	Gusskasten —	14,5	1	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B	151	3	Stäbe	Eisen —	80	2	Elberfeld St.	„	
3	A M	5425	1	Fass	Farbe —	114	3	Aachen	Linksrh. Köln	
4	A W	2673	1	„	Corinthen —	170	4	Magdeburg Centr.	K. E.-D. Magdeburg	
5	B	—	1	Pack	Dunggabeln —	12	5	Goch	Linksrh. Köln	
6	B	6	1	Ballen	Papierabfälle —	39	6	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
7	B	7	1	Korbflasche	? —	—	7	Neuss	Linksrh. Köln	
8	B C	548/9	{ 1 1	Korb Fass	Materialwaaren Senf }	47,5	8	Türkismühle	„	
9	C B	9732	1	Kiste	— —	47	9	Markteinersheim	Bayerische Stsb.	
10	C B	2	1	—	Pflugschaar —	7,5	10	Emden	Rechtsrh. Köln	
11	C D	946	1	Kiste	Kohlenkasten —	18	11	Rheine	„	
12	C H H & Co	14/16	3	Ballen	Wolle —	—	12	Aachen	Linksrh. Köln	
13	D	37	2	Bürden	Stahl —	114	13	Köln Gereon	„	
14	D F	30	4	Kisten	Zucker —	26	14	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
15	D M	570	1	Fass	leer —	29	15	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
16	E	4278	1	Kiste	? —	128	16	Düren	Linksrh. Köln	
17	E B Co	—	1	Bund	Stahl —	25	17	Hamm	Rechtsrh. Köln	
18	E M C	1229	1	Ballen	? —	45	18	Hasselt	Grand Central Belge	
19	G	—	1	—	Privatplan —	—	19	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
20	{ G C R }	16	1	Sack	Grassamen —	42	20	Bruchsal	Badische Stsb.	
21	H	547	1	Ballot	? —	23	21	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	{ beschrieben Ohrdruf.
22	{ HB }	279	1	Kiste	Metallpatronen —	19	22	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	{ Ronsdorf-Utzwyl bez.
23	H K	3	1	—	Kopf-Keil —	6	23	Oelde	K. E.-D. Hannover	
24	H P	—	1	Pack	Geräthe —	15	24	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
25	J C S	1850	1	Ballen	Tuch —	12	25	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
26	J E D	7390	1	Kiste	leer —	19	26	Rostock	Mecklenb. Frd.-Frz.	
27	J G	285	1	„	Schuhe —	37	27	Aachen	Linksrh. Köln	
28	J M	2997	1	Weinfass	leer —	20	28	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
29	J S	212	1	—	Amboss —	67	29	Hagen	„	
30	L	—	1	—	Blechballon —	5	30	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
31	L R	1300	1	—	Verschlag —	11	31	Elberfeld M.	K. E.-D. Elberfeld	
32	N O	—	1	Rolle	Eisendraht —	28	32	Haelen	Grand Central Belge	
33	P H G	1945	1	Kiste	? —	15,5	33	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Loebnitz.
34	{ R B E. }	968	1	„	Drahtstifte —	82	34	Stuttgart	Württemb. Stsb.	{ an der Seite der Kiste befinden sich die No. 44, 18 u. 65.
35	R S	1208	1	„	Ofenschwärze —	20,5	35	Seesen	K. E.-D. Magdeburg	
36	S	5	1	Kollo	5 Ofenrosten —	8	36	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
37	S	2178	1	Fass	anscheinend Benzin —	160	37	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
38	S S	2517	1	Korb	{ 1 Blechflasche mit Militärlack }	6	38	Münster	„	
39	St C	151/2	2	Säcke	Samen —	76	39	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
40	T	3340	1	Kiste	Pferdestriegel —	232	40	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
41	V T	93	1	Kollo	Tischbrett —	1,5	41	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
42	W	—	1	Harass	emaillirtes Geschirr —	40	42	Schlettstadt	„	
43	W	571	1	Kiste	? —	35	43	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
44	{ G. Korbell Coburg }	—	1	Pack	leere Säcke —	15	44	Greiz	Sächsische Stsb.	
45	Jul. Emmert	—	1	„	leere Säcke —	14	45	„	„	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Kolli m. Numm. sign.:					
46	—	III	1	Bund	Faconeisen —	45	46	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	—	1244	1	Fass	leer —	13	47	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
48	— gelb	—	1	—	viereckig. eis. Rahmen	25	48	Malchin	Mecklenb. Frd.-Frz.	
49	/////	—	2	Stäbe	Rundeisen —	96	49	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
50	BF	990	1	Ballen	Safran —	18	50	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
51	+ S	200	1	Fass	leer —	14	51	Leinefelde	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Kolli ohne Signatur.					
52	—	—	1	Sack	Cementsäcke —	21	52	Mannheim	Badische Stsb.	
53	—	—	1	Pack	Draht —	19,5	53	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
54	—	—	1	Rolle	Draht —	25	54	Strassburg	Elsass-Lothring.	
55	—	—	1	„	Draht —	26	55	Aachen	Linksrh. Köln	
56	—	—	1	—	eichene Bohle 1,5 m lang, 0,4 m breit	32	56	Rotenburg	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden.
57	—	—	1	—	Eisentheil —	22,5	57	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
58	—	—	1	Sack	Frauenkleider —	9	58	Weiden	Bayerische Stsb.	
59	—	—	1	„	Heublumen (Grassamen)	64	59	Kufstein	„	
60	—	—	1	Ring	Holzdraht —	18	60	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
61	—	—	1	Sack	Kienruss —	68	61	Strassburg	Elsass-Lothring.	
62	—	—	1	Koffer in grauem Leinen	Kleidungsstücke —	11	62	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
63	—	—	9	—	leere neue Körbe —	36	63	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	—	1	—	Maschinentheil 267	0,5	64	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	—	—	1	—	Ofenrost —	7	65	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
66	—	—	12	—	leere Petroleumfässer	—	66	Dalheim	Linksrh. Köln	
67	—	—	1	—	Plan —	—	67	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
68	—	—	2	Stangen	Rundeisen 5,20 m lang, 2 cm stark	20,5	68	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
69	—	—	3	—	eiserne Theile einer Säemaschine vergl. nebenstehende Zeichnung	—	69	Pyritz	Stargard-Cüstriner	2 Stück; 0,25 m; 1 Stück; 0,13; 0,25; 0,13
70	—	—	2	—	Schwellen —	65	70	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
71	—	—	1	Pack	Spaten —	19	71	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	—	1	Bund	4 Stäbe Stahl —	32	72	Leichlingen	„	
73	—	—	1	„	Stahldraht in Stangen	4,5	73	Solingen	„	
74	—	—	2	Rollen	Telegraphenkabel —	724	74	Kufstein	Bayerische Stsb.	
75	—	—	1	Parthie	beschädigte Wagentheile	—	75	Laer	K. E.-D. Elberfeld	
76	—	—	1	Packet	? —	5,5	76	Aerschot	Grand Central Belge	

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 37. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen Strasse 14.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Mai 1887.

Inhalt:

Fünfzigjähriges Jubiläum der Eröffnung der ersten Sächsischen Eisenbahnstrecke Leipzig-Althen.

Am 24. April d. J. wurden es 50 Jahre, dass die erste Theilstrecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, bekanntlich der ersten grösseren Lokomotivbahn Deutschlands, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden war.

Mit diesem Tage beginnt die Geschichte des Eisenbahnbetriebes wenn nicht Deutschlands so jedenfalls Sachsens und heute, wo wir nach dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum von 50 Jahren das Sächsische Eisenbahnnetz in einer Ausdehnung von fast 2 300 km und in einer einzig dastehenden, alle Landestheile fast gleichmässig berührenden Gliederung vor uns stehen sehen, geziemt es uns wohl, einen kurzen Rückblick auf die ersten Anfänge dieses Riesenwerkes und auf die Männer zu werfen, welche mit weitblickendem Geist und grosser Thatkraft diese Anfänge ins Leben riefen.

Der eigentliche Begründer der Leipzig-Dresdener Privatbahn war, wie dies jetzt immer allgemeiner und rückhaltloser anerkannt wird, zweifellos der berühmte Nationalökonom und Schriftsteller Friedrich List. Derselbe hatte sich, im Jahre 1825 aus Deutschland vertrieben, in Nordamerika theoretisch und praktisch eingehende Kenntniss des Eisenbahnwesens erworben und suchte, nachdem er im Jahre 1832 nach Deutschland zurückgekehrt war, sein höchstes Ziel darin, auch seinem Heimathland Eisenbahnen, deren ungeheuern volkswirthschaftlichen Nutzen er klar erkannt hatte, zu verschaffen. In Hamburg, wo er zunächst — als Amerikanischer Konsul — seinen Wohnsitz nahm, fanden seine Ideen keinen Eingang. Besser glückte es ihm in Leipzig, der alten reichen Sächsischen Handelsstadt, woselbst er nach seiner Uebersiedelung dorthin (1833) zunächst durch Herausgabe der von seltenem Scharfsinn und grosser Urtheilskraft zeugenden Schrift „Ueber ein Sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ an die Oeffentlichkeit trat und wo es ihm gelang mit Männern in Verbindung zu treten, welche seinen Entwürfen nicht nur volles Verständniss entgegen brachten, sondern auch über die erforderlichen materiellen Mittel verfügten, um selbst grössere Opfer für deren Durchführung nicht zu scheuen (die späteren Anleihen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn mussten zunächst meist unter persönlicher Haftung der Direktorialmitglieder aufgenommen werden). In erster Linie ist hier der Bankier Wilhelm Seyfferth zu nennen, der auf seinen Reisen in England für Eisenbahnen ein besonderes Interesse gefasst hatte. Bald traten noch die Kaufleute Albert Dufour-Feronce, Gustav Harkort und Karl Lampe hinzu, und es vereinigten sich diese 5 Männer zu einem Komitee zur Vorberathung über den Nutzen einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. Dieses Komitee setzte sich zunächst mit dem Regierungskommissar von Langenn ins Vernehmen und sandte noch unter dem 20. November 1833 eine Petition an die Sächsische Regierung in Dresden, worin diese um Vornahme der erforderlichen Erörterungen u. s. w. ersucht wurde. Ungeachtet der zahlreichen Vorurtheile, welche damals noch in den gebildetsten Kreisen über die Eisenbahnen herrschten — wir erinnern nur daran, dass man einerseits von der Geschwindigkeit der Züge gesundheitliche Schädigungen der Passagiere und andererseits die wirthschaftliche Vernichtung ganzer Erwerbskreise wie der Fuhrleute, Gastwirthe, Schmiede u. s. w. befürchtete — fand die gedachte Petition bei dem damaligen Leiter des Ministeriums des Innern von Carlowitz verständnissvolle Aufnahme und es ist nicht zum wenigsten das Verdienst dieses einsichtigen Mannes, dass die Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu einer Zeit, wo noch die Regierungen der meisten übrigen Deutschen Staaten sich äusserst ablehnend gegen die vielfach auch in moralischer und politischer Hinsicht für verderblich gehaltene Neuerung verhielten, zu Stande kam.

In einer auf Veranlassung der Regierung vom Leipziger Stadtrath auf den 17. März 1834 einberufenen Versammlung der Interessenten wurde das erste „Eisenbahnkomitee“, bestehend aus 12 Leipziger Bürgern, darunter die oben genannten 4, gewählt, welches nun — unter Vorsitz Harkort's, aber fast

allenthalben nach Vorschlägen des zum Mitglied kooptirten Konsul List — die nöthigen vorbereitenden Schritte that.

Die Schwierigkeiten, welche das Komitee zu überwinden hatte, waren gewaltig und mannigfach, so dass es der ganzen Thatkraft der Mitglieder und zumal der ganzen Unternehmungslust und des agitatorischen Geschicks List's bedurfte, um sie zu überwinden. In 7 ausführlichen Berichten, die nacheinander — in der grossen Hauptsache aus List's Feder — erschienen, suchte man die bestehenden Vorurtheile zu widerlegen und durch Aufstellung von Berechnungen der Kosten und des zu erwartenden Ertrags Vertrauen zu dem neuen Unternehmen in den Kreisen des Publikums zu wecken.

Inmittels wurden im Auftrage der Regierung, welche überhaupt die Kosten der Vorarbeiten übernommen hatte, 2 Tracen bearbeitet, die eine vom Kammerrath von Schlieben auf dem linken Elbufer bleibend (über Meissen), die andere, später im wesentlichen zur Ausführung gekommene, bei Strehla vom linken auf das rechte Elbufer übertretend, vom Wasserbaudirektor Hauptmann Kunz, dem später auch als Oberingenieur die Ausführung übertragen wurde. Der aus England herbeigerufene Ingenieur James Walker führte im Herbst 1835 die Entscheidung zu Gunsten der letzteren Linie herbei.

Am 6. Mai 1835 wurden die Statuten der „Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft" bestätigt. Zugleich erhielt sie auch die Konzession, welche bekanntlich der Gesellschaft ausser dem ausschliesslichen Rechte zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden noch das später vielfach zur Verhandlung gezogene, ebenfalls ausschliessliche Recht „zu deren Fortsetzung nach dem Auslande", sodann aber noch das eigenthümliche Privileg verlieh, eine halbe Million Thaler, d. i. den dritten Theil des ursprünglich in Aussicht genommenen Aktienkapitals, in unverzinslichen Kassenscheinen auszugeben. Das nach langer Verhandlung zwischen der Regierung und den Ständen vereinbarte Expropriationsgesetz erschien am 3. Juli 1835. (Dasselbe gilt, obwohl seinem Wortlaut nach nur für die Leipzig-Dresdener Bahn gegeben, noch heute und wird bei jedem neuen Bahnbau durch besonderes Gesetz für anwendbar erklärt.)

Das Aktienkapital (zunächst 1½ Millionen Thaler, eine Summe, die später, da sich zumal die Material- und Transportmittelbeschaffung wegen der enorm hohen Transportkosten, Zölle und Vermittelungsspesen weit theurer als veranschlagt stellte, verdreifacht werden musste) wurde am 14. und 15. Mai 1835 vollständig gezeichnet. (Eine Anzahl für das Königliche Haus und die Ministerien reservirter, von diesen aber nicht abgenommener Aktien wurde kurz darauf mit 12—14 pCt. Agio versteigert.)

Die erste Generalversammlung der Aktionäre fand am 5. Juni 1835 statt. In derselben wurde ein Ausschuss gewählt, welcher seinerseits alsbald 10 Mitglieder für das Direktorium bestimmte. Erster Vorsitzender desselben wurde Gustav Harkort, welcher diese Stellung infolge fortgesetzter Wiederwahl bis zu seinem im Jahre 1866 erfolgten Ableben zum grossen Segen des Unternehmens beibehalten hat.

Die Expropriation begann zunächst auf der beiden Tracen gemeinschaftlichen Strecke Leipzig-Wurzen. Als ein Zeichen der damaligen Volksstimmung sei hier erwähnt, dass den absteckenden Beamten in den Dörfern Paunsdorf und Volkmarsdorf — ebenso wie später im Elbthal bei Dresden (Neudorf und Pieschen) — thatsächlicher Widerstand entgegengesetzt wurde.

Der Bau der Bahn wurde auch, nachdem die Trace endgültig festgestellt war, nur streckenweise ausgeführt, um so nach und nach Erfahrungen für den Weiterbau zu sammeln. Zunächst begann man mit der Strecke Leipzig-Wurzen und bereits im Herbst 1835 wurde die Muldenbrücke bei Wurzen, am 1. März 1836 aber der Einschnitt bei Machern in Angriff genommen. Die Bauleitung war, wie bemerkt, dem Wasserbaudirektor Hauptmann Kunz übertragen, der deshalb aus dem Staatsdienst ausschied.

Als Spurweite wurde die — dadurch für alle normalspurigen Bahnen Deutschlands massgebend gewordene — Weite der Bahn Liverpool-Manchester (1,435 m) angenommen. Der Oberbau der Strecke Leipzig-Wurzen wurde zu ⅔ als Holzbahn, zu ⅓ aber nach Englischem Muster massiv ausgeführt.

Im November 1836 traf die erste Lokomotive „Komet" und bald darauf auch der erste Schienentransport — auf der Elbe über Strehla — aus England ein.

Ein Wagenpark von 20 Wagen war theils aus England, Brüssel und Nürnberg bezogen, theils in der zu Leipzig neu errichteten, von dem Englischen Wagenbauer Worsdell geleiteten Wagenbauanstalt mit grossen Schwierigkeiten hergestellt worden, (der entgegenstehende Zunftzwang musste erst durch Dispens der Regierung beseitigt werden, die einzelnen Wagentheile wurden auswärts theils in England, theils in Deutschland bestellt) und nachdem am 28. März auf der Strecke Leipzig-Althen die erste Probefahrt stattgefunden, ward diese 9,175 km lange Strecke am 24. April 1837 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der erste Zug bestand aus einer Lokomotive und acht Wagen. Ein Schuppen für den Personenverkehr war in Leipzig erst projektirt, während in Althen auf erpachtetem Areal eine interimistische Restauration aus hölzernen mit Sand gefüllten Kasten erbaut war.

Die Abfahrt des ersten Zuges erfolgte um 9 Uhr Vormittags. Auf demselben befanden sich nur das Direktorium, Ausschussmitglieder und geladene Gäste, darunter vor allem der Prinz Johann, nachmals König von Sachsen, der sich überhaupt für das Unternehmen schon von Anfang an lebhaft interessirt und die Bauten schon vorher besucht hatte.

Die nächsten Fahrten folgten sich in Zwischenräumen von einer Stunde. Die Preise der auf bestimmte Plätze lautenden Billets waren 8 Groschen in der I., 6 Groschen in der II. und 4 Groschen in der III. Klasse. Am 24. April wurden 268 Thaler 8 Groschen, am folgenden Tage 254 Thaler 1 Groschen vereinnahmt.

Die Fahrten gingen nun ohne wesentliche Unterbrechung weiter, und wenn auch nach Althen gefahrene Passagiere in der Folge mitunter wegen Platzmangels oder wegen Betriebsstörungen mit anderen Fahrgelegenheiten nach Leipzig zurückkehren mussten, so war doch ein grosser Schritt gethan und ein bedeutender Erfolg erzielt. Viele auswärtige Fürstlichkeiten machten noch im Laufe des Jahres 1837 von der neuen Fahrgelegenheit Gebrauch.

Im Herbst 1837 wurde die Bahn bis Borsdorf und erst am 11. Mai 1838 bis Machern — 2 Meilen von Leipzig — fortgesetzt. In der Zeit vom 24. April 1837 bis 11. Mai 1838 waren auf der Strecke Leipzig-Althen bezw. -Borsdorf 204 464 Personen befördert worden.

In der Folgezeit wurden noch weitere Theilstrecken dem Betriebe übergeben (so Dresden-Weintraube am 19. Juli 1838), bis endlich am 7. April 1839 die ganze Linie von Leipzig bis Dresden feierlich eröffnet wurde.

Die Erinnerung an jene Eröffnung der ersten Theilstrecke Leipzig-Althen vom 24. April 1837 zu feiern, hatte der Verein der Beamten der Königlich Sächsischen Staatsbahnen unternommen, ein Verein, welcher unter wirksamer Unterstützung der vorgesetzten Behörden in erspriesslichster Weise zumal die geistigen und dienstlichen Interessen seiner Mitglieder zu fördern bestrebt ist, indem er durch wissenschaftliche Vorträge die geistige Thätigkeit anzuregen und durch geselliges Beisammensein das Standesbewusstsein seiner Angehörigen zu wecken sucht, und welcher sich bereits über alle Zweige der Staatseisenbahn-Verwaltung und über alle Bezirke derselben verbreitet hat. Die Jubiläumsfeier fand in der Vereinsversammlung vom 25. April d. J. statt. In derselben waren zahlreiche Ehrengäste erschienen, so mehrere Mitglieder des Königlichen Finanzministeriums und fast sämmtliche Mitglieder der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen, an ihrer Spitze der erst jüngst ernannte Generaldirektor Hoffmann und sein Stellvertreter Geheimer Finanzrath von der Planitz.

Den Hauptvortrag des Abends, die eigentliche Festrede hielt — nach kurzer Begrüssung der Erschienenen durch den Vereinsvorsitzenden — der bekannte Statistiker der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung, Rechnungsrath Ulbricht, über die Entstehung und fünfzigjährige Vergangenheit der Sächsischen Staatseisenbahnen. Er begann mit einer kurzen Wiedergabe der Entstehungsgeschichte der Leipzig-Dresdener Eisenbahn unter theils humoristischer Schilderung der Bedenken, welche gegen die Einführung von Eisenbahnen — sogar auch von Dichtern — erhoben worden seien, um hieran eine übersichtliche Darstellung des Entwickelungsganges der Sächsischen Staatsbahnen zu schliessen.

Die neuere Geschichte der Sächsischen Staatsbahnen datirt er vom 1. Juli 1869, d. i. von Begründung der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen an, wie solche infolge der Herstellung einer direkten Schienenverbindung (Tharandt-Freiberg-Flöha) zwischen den bisher nur durch die Leipzig-Dresdener Privatbahn verbundenen östlichen und westlichen Staatsbahnkomplexen (Direktion Dresden und Leipzig) eingetreten sei. Zu jenem Zeitpunkt habe das Netz der Sächsischen Staatsbahnen nur 811,5 km oder nur 36 pCt. der gegenwärtigen Länge von 2 266 km umfasst, dergestalt, dass der Zuwachs durch Neubauten oder Ankauf seit jener Zeit 1 455 km oder in jedem der 18 Jahre durchschnittlich 80 km betragen habe. Gegenwärtig belaufe sich das vom Staate aufgewendete Anlagekapital, einschliesslich von rund 100 000 000 ℳ. für Transportmittel, auf rund 610 000 000 ℳ. Durchschnittlich werden täglich 65 000 Reisende und 33 000 t Güter befördert. Die Betriebseinnahmen stellen sich im Durchschnitt auf 186 000 ℳ., die Betriebsausgaben auf 108 000 ℳ. täglich, so dass ein täglicher Ueberschuss von 78 000 ℳ. verbleibe, der eine Verzinsung des Anlagekapitals von rund 4²/₃ pCt. ergebe.

Der Weiterbau der Sächsischen Staatsbahnen werde wohl in der Hauptsache in der Anlage von Sekundärbahnen, zumal schmalspuriger, bestehen, da diese Bahnen, welche in

ihrer einfachen und billigen Herstellungs- und Betriebsweise es gestatten, die Segnungen der Eisenbahnverbindungen auch den ungünstiger gelegenen und verkehrsärmeren Landestheilen zu verschaffen, sich nach den bisherigen Erfahrungen, ungeachtet mancher kleiner Unbequemlichkeiten, in der Hauptsache vortrefflich bewährt haben.

Nach der Bemerkung, dass die in den letzten 50 Jahren eingetretenen grossartigen Fortschritte Sachsens in Produktion und Konsumtion vorzugsweise den unter 3 Königen entstandenen Eisenbahnanlagen (25 pCt. unter der 18jährigen Regierung des Königs Friedrich August II., 31 pCt. während der 19jährigen Regierung des Königs Johann und 44 pCt. bis jetzt unter der Regierung des Königs Albert) zu danken seien, schloss der Vortragende seine hochinteressante, unter allseitigem Beifall aufgenommene Rede mit dem Wunsche, dass die Sächsischen Eisenbahnen auch fernerweit unter der weisen Regierung Seiner Majestät des Königs Albert zum Wohl des Staates und zum Segen der Bevölkerung gedeihen mögen. Der Vereinsvorstand brachte im Anschluss hieran ein dreimaliges Hoch auf den König aus, worauf die Versammlung noch längere Zeit vereinigt blieb, um sich an musikalischen und deklamatorischen Vorträgen einzelner Vereinsmitglieder zu ergötzen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die tarifarische Bedeutung der Munkács-Beskid-Stryer Bahn.

Diese Bahn wurde nicht durch wirthschaftliche Verhältnisse, sondern aus strategischen Rücksichten ins Leben gerufen; sie wird keinem nennenswerthen Lokalverkehr zu dienen und höchstens den Massenartikel Holz zu verführen haben; dagegen könnte sie unter gewissen, von dem Verhalten der Anschlussbahnen abhängigen Voraussetzungen leicht höhere Einnahmen aus dem Transitverkehr erzielen. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass durch die Schliessung der Lücke Munkács-Stry eine fast gerade Linie geschaffen wurde, welche von Lemberg über Budapest nach Fiume und Triest läuft und ungefähr 1 104 bezw. 1 160 km misst, während die sogenannte Wiener Route, d. i. Lemberg-Krakau-Wien nach Fiume 1 336, nach Triest aber 1 351 km zählt, und selbst die Route über die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn, d. i. Lemberg-Przemysl-Mihaly-Budapest nach Fiume und Triest nicht hinter 1 173 bezw. 1 229 km zurückbleibt. Die neue Bahn wäre durch diese Wegkürzung im Transitverkehre zwischen Südwest und Nordost eine präponderirende Rolle zu spielen berufen, wenn auf derselben die auf den anschliessenden Staatsbahnlinien gültigen Tarifgrundsätze zur Anwendung kämen; der Staatsbahnbetrieb würde aber damit der Einheitlichkeit seines Tarifbarêms wieder ein zu grosses Opfer bringen müssen. Da nämlich von der neuen Bahn nur ungefähr 60 km auf Oesterreichischem Gebiete liegen und durch diese Strecke der Galizischen Transversalbahn Transporte auf mehr als 250 km entzogen würden, so mussten vorläufig zum Schutze dieses Verkehres für die Oesterreichische Strecke dieselben Tarifsätze aufgestellt werden, die seinerzeit zum Schutze des Triester Verkehrs gegenüber Venedig auf der Staatsbahnlinie Tarvis-Pontafel zur Anrechnung kamen und sich auf das doppelte bezw. dritthalbfache der sonst geltenden Sätze belaufen. Gegen diese Erschwerung wenn nicht gar Sperrung des Transitverkehres auf der neuen Linie haben sich bereits Beschwerden erhoben. Die zahlreichen Wald- und Sägewerksbesitzer in Galizien, deren Lage infolge der Ueberproduktion und der ungünstigen Absatzverhältnisse — namentlich im Export nach Deutschland — eine traurige ist, hatten gehofft, dass durch die eintretende Wegabkürzung der Transport nach dem Süden ermöglicht werde; sie sehen sich darin durch die vorgedachte Tarifpolitik getäuscht und haben sich deshalb beschwerdeführend an den Handelsminister gewendet, der wohl kaum eine Schädigung der Oesterreichischen Staatsbahneinnahmen zugeben kann. — Auf Ungarischer Seite wird sich wohl dem gegenüber das Bestreben zeigen, die Linie soweit als möglich auszunutzen und nicht nur den naturgemässen Verkehr für dieselbe zu gewinnen, sondern auch Transporte dahin abzuleiten, welche gegenwärtig auf anderen Wegen nach dem Norden und dem Nordosten gehen und von da kommen. Dieses Bestreben kam schon im vorigen Jahre zum Ausdrucke, als die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen sämmtliche Ungarisch-Galizischen Tarifverbände kündigte und erklärte, dieselben nur auf Basis neuer, wesentlich erhöhter Quoten wieder aufnehmen zu wollen. Einstweilen wurden, da die Ungarischen Staatsbahnen die neuen Vorschläge noch nicht fertiggestellt haben, die bestehenden Tarifvereinbarungen prolongirt. Ob dann nicht auch eine Tarifherabsetzung auf der Oesterreichischen Strecke der neuen Bahn eintreten wird, steht wohl dahin.

Die Bespülung der Aborte in den Eisenbahnwaggons mit Desinfektionsflüssigkeiten.

Laut Erlass des Oesterreichischen K. K. Handelsministeriums vom April d. J. sind in Berücksichtigung des Umstandes, dass die diesseitige Reichshälfte schon seit Monaten frei von Cholera ist und auch die Gesundheitsverhältnisse der Auslandsstaaten, mit welchen Eisenbahnanschlüsse bestehen, günstige sind, diejenigen Bahnverwaltungen, deren Linien nur das Gebiet der im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder durchziehen, von der angeordneten Verpflichtung, zur Bespülung der Aborte in den Waggons Desinfektionsflüssigkeiten zu verwenden, bis auf weiteres enthoben und die blosse Wasserspülung als Reinigungsmittel der Closets wieder gestattet. Hingegen ist auf den nach den Ländern der Ungarischen Krone führenden Eisenbahnlinien von der Forderung der Bespülung der Klosets mit Desinfektionsflüssigkeiten noch nicht abzusehen, weil in diesen Ländern die normalen Gesundheitsverhältnisse noch nicht dauernd wiedergekehrt sind.

Die Gewährung von Fahrpreisbegünstigungen beim Transporte von Irrsinnigen.

Ueber Ersuchen des Oesterreichischen Ministeriums des Innern wurden die Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium eingeladen, dass von denselben für die auf Landes- oder Gemeindekosten stattfindenden Transporte von Irrsinnigen gleiche Fahrpreisermässigungen, wie solche von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zugestanden wurden, gewährt werden mögen. In diesem Erlasse wird auch darauf hingewiesen, dass von den meisten Bahnverwaltungen schon gegenwärtig für den Eisenbahntransport mittelloser Irrsinniger im öffentlichen Interesse nennenswerthe Erleichterungen über fallweises Einschreiten zugestanden werden; daher vom erstgenannten Ministerium besonderer Werth darauf gelegt wird, dass durch einen Beschluss sämmtlicher Bahnverwaltungen ein auf gleicher Grundlage wie bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen fussender Vorgang für derartige Transporte festgestellt werde, dass nämlich denselben und ihren Begleitern, letztern auch auf der Rückfahrt die Begünstigung des halben Fahrpreises in der III. Wagenklasse zugestanden werde. Es möge dieser Gegenstand daher auf die Tagesordnung der nächsten Direktorenkonferenz gesetzt werden.

Veränderungen und Neuerungen im Stationsverrechnungsdienste.

Infolge der mit 1. Mai 1887 eintretenden Aenderung bezüglich des Central-Abrechnungsbüreaus in Wien und Budapest haben die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen auch Modifikationen im Stationsverrechnungsdienste eingeführt. Dieselben bestehen:

1. in der Verlegung des Schwergewichtes der Rechnungslegung für Gütertransporte — mit Ausnahme jener des Lokalverkehrs — auf die Empfangsrechnungen, wodurch letztere in ihrem Rubrikenbaue eine entsprechende Erweiterung, dagegen die Versandrechnungen eine Einschränkung der Rubriken erfahren haben;
2. in einem übersichtlicheren und vereinfachteren Tages- und Monats-Rechnungsabschlusse infolge Einführung neuer beziehungsweise veränderter Belastungsausweise für die Güterauf- beziehungsweise Güterabgaben;
3. in der Einbeziehung der aus dem Auslandsverkehre resultirenden Be- und Entlastungen in die Stationskassenverrechnung, und
4. in der Einführung von Vorschriften und Normen hinsichtlich der Geldumrechnung und des Vorganges bei Zahlung von Goldmünzen.

(Die näheren Bestimmungen hierüber wurden dem Personale schon vor längerer Zeit zum Studium hinausgegeben und werden wir dieselben, event. einen Auszug aus denselben noch nachtragen. Anm. d. Refer.)

Die Vereinigung der beiden Netze der Buschtêhrader Bahn.

Bezüglich dieses von uns bereits mitgetheilten Projektes lautet der Antrag des Verwaltungsrathes wie folgt: Für das gesammte Bahnnetz der Buschtêhrader Bahn ist nur eine ungetheilte Betriebsrechnung zu führen und der von dem Gesammterträgnisse nach Abzug der Betriebs- und Erhaltungskosten, der Erfordernisse der Anleihen der Gesellschaft, der Tantieme des Verwaltungsrathes, der Tilgungsquote für die Amortisation der Aktien, der Quote zur Reaktivirung der Fondsüberschüsse des A-Unternehmens (das Netz B schuldet an das Netz A derzeit 349 989 fl.), des Beitrages zu den Reservefonds und der dem Erneuerungs- und Pensionsfonds zugewiesenen Beträge verbleibende Gesammtreinertrag ist fortan zur Hälfte unter die Aktionäre A und zur Hälfte unter die Aktionäre B zu vertheilen. In einem Exposé des Verwaltungsrathes wird dieser Antrag damit motivirt, dass die zur Verfügung der bevorstehenden Generalversammlung stehenden Reinerträgnisse beider Netze aus dem Jahre 1886 bis auf eine Differenz von 36 806 fl. (um welche der Reingewinn A jenen der Linie B überragt) sich gleichstellen und dass das Aktienkapital A bei Berücksichtigung des Reservefonds von 3 163 067 fl. nur um 1 465 303 fl. kleiner ist, als jenes des B-Netzes; letzteres stellt sich nach

Zuschlag der Reserven von 698 360 fl. und nach Abschlag der erwähnten Schuld an die A-Strecke von 394 989 fl. auf 14 603 371 Gulden. Das Aktienkapital des Netzes A beträgt inkl. Reserven 13 138 067 fl. Die Differenz von 1 465 303 fl. würde dadurch aufgewogen, dass das A-Unternehmen an der Verzinsung und Amortisation der Anleihen heute blos mit rund 46,65 pCt., das Unternehmen B dagegen mit 53,35 pCt. partizipirt und in der Folge von beiden Unternehmungen mit je 50 pCt. zu tragen wäre. Im Hinblicke darauf, dass das Heimfallsrecht des Staates an den Linien Bubna-Hostiwitz und Wejhybka-Kralup der A-Strecke mit 11. Januar 1947 eintritt, während dies bei den anderen Linien, exkl. Kralup-Kolleschowitz, erst mit 5. März 1963 statt hat, glaubt der Verwaltungsrath beantragen zu müssen, dass die dadurch nothwendig werdenden Statutenänderungen lediglich bis Ende 1946 zu gelten und vom 1. Januar 1947 an, falls diesfalls von einer spätern Generalversammlung nichts anderes beschlossen wird, die bisherigen Statutenbestimmungen wieder aufzuleben haben. Die Vortheile der vorgeschlagenen Verschmelzung bestehen nach der Ansicht des Verwaltungsrathes einestheils in der Verwohlfeilung und Vereinfachung der Geschäftsführung, anderntheils darin, dass fortan die Vortheile welcher Unternehmung immer beiden Unternehmungen gleich zugute kommen, die Nachtheile, welche eine Unternehmung treffen sollten, von beiden gleich getragen werden, dass die Mittel zu einer Vergrösserung leichter werden beschafft und die Gefahren leichter, weil gemeinsam, werden getragen werden, Vortheile, die so schwerwiegend seien, dass sich wohl niemand denselben werde verschliessen können und denen am allerwenigsten die Hoffnungen einzelner auf grössere Prosperität der einen oder der andern Linie entgegengestellt werden können, welche eine einzige Verschiebung der Verkehrsverhältnisse gänzlich zu vernichten vermag.

Situirung der Distanzsignale.

Bezüglich einer solchen Situirung auf den im Bau begriffenen Strecken hat das K. K. Oesterreichische Handelsministerium anlässlich eines speziellen Falles entschieden, dass gegen die Situirung der Distanzsignale auf 500 m von der Spitze des äussersten Wechsels der betreffenden Station ein prinzipieller Anstand nicht obwaltet, zumal die diese Signale betreffende Verordnung vom 24. Februar 1870, in welcher eine Distanz von 250 Klafter normirt wurde, bisher nicht ausdrücklich aufgehoben wurde. Die Hinausgabe einer diesfälligen allgemeinen Verfügung erscheint aber in Anbetracht der im Zuge befindlichen Signalordnung dermalen nicht geboten, da in dieselbe eine derartige Bestimmung aufgenommen werden wird.

Eisenbahnlinie Trencsin-Tepla-Vlarapass.

Im Ungarischen Kommunikationsministerium fand unter Vorsitz des Staatssekretärs die Kommissionsbehandlung der Baubedingungen dieser Linie statt und wurden alle noch in Frage gestandenen Bedingungen endgültig festgesetzt, so dass der Bau sofort in Angriff genommen und im Herbste dieses Jahres die Eröffnung der Linie stattfinden kann.

Dampftramway Wien-Stammersdorf.

Das Handelsministerium hat genehmigt, dass bis auf weiteres und insolange, als eine bedeutende Steigerung des Verkehrs auf der Dampftramway-Linie Wien-Stammersdorf nicht eintritt, der derzeitige Bestand der eingleisigen Anlage auf der Kaiser Franz-Josefsbrücke (Strombrücke) aufrecht erhalten bleibe. Das Ministerium hat sich jedoch vorbehalten, die Beobachtung über die gegenseitige Abwickelung des Strassen- und Bahnverkehrs noch länger fortzusetzen, ehe eine endgültige Entscheidung in dieser Hinsicht getroffen wird.

Verlegung des Central-Abrechnungsbüreaus nach Szegedin.

Gegen diese bereits gemeldete Verlegung hatten einige Privatbahnen Bedenken erhoben. In der letzten Sitzung des Ueberwachungsausschusses wurde die Verlegung dennoch angenommen, nachdem ein Spezialkomitee die Ortsverhältnisse einem Studium unterzogen hatte und nachgewiesen wurde, dass durch diese Verlegung bedeutende Ersparnisse erzielt werden können, da die Uebersiedelung keinerlei Auslagen verursacht, indem der Kommunikationsminister freie Fahrt für alle Angestellten und deren Angehörigen, sowie unentgeltlichen Transport ihrer sämmtlichen Effekten und die Stadt Szegedin sich verpflichtete, für die Kosten der Verlegung Ersatz bis zur Höhe von 10 000 fl. zu leisten. Das neue System tritt in beiden Central-Abrechnungsbüreaus (Wien und Szegedin) mit dem 1. Juli d. J. in Wirksamkeit, nachdem noch eine starke Aufarbeitung nach dem bisherigen System erfolgen muss.

Grunddienstbarkeiten im Eisenbahnbuche (Präjudizialfall).

Laut Entscheidung des K. K. Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 15. März d. J. ist für die gleichzeitige Ersichtlichmachung von Grunddienstbarkeiten im Gutsbestandblatte einer Eisenbahn und Eintragung derselben in die Einlage des dienstbaren Gutes von Amtswegen Sorge zu tragen. In den Motiven wird ausgeführt, dass die zu Gunsten der betreffenden Eisenbahn ermittelten, in den Bahnbestandblättern angemerkten Grunddienstbarkeiten im Zuge des nach dem Gesetze vom 19. März 1874, No. 70 R.-G.-Bl. (betreffend die Anlage des Eisenbahnbuches) durchgeführten Ermittelungs- und Ediktalverfahrens im vorliegenden Falle nicht angefochten wurden, dass die Rechtswirkung der angemerkten Dienstbarkeiten als dinglicher Rechte durch die oben erwähnte Anmerkung im Eisenbahnbuche nicht gewahrt wird, vielmehr nach §§ 481 a. B. G.-B. erst durch die Eintragung derselben in die Grundbuchs-Einlagen der dienstbaren Güter selbst bedingt erscheint. Das oben bezogene Gesetz schliesst übrigens eine solche Eintragung um so weniger aus, als der § 33 von der Durchführung der Berichtigungen in den öffentlichen Büchern spricht und nach dem betreffenden Landesgesetze für die gleichzeitige Ersichtlichmachung von Grunddienstbarkeiten im Gutsbestandblatte des herrschenden Gutes und Eintragung derselben in dessen Einlagen von Amtswegen Sorge zu tragen ist; endlich muss es demjenigen, welcher sich durch eine infolge der Anlegung des Eisenbahnbuches erfolgte Eintragung in seinem Recht verletzt erachtet, unbenommen bleiben, die Gültigkeit derselben im ordentlichen Rechtswege anzufechten.

Verladung von Getreide in losem Zustande (alla rinfusa).

Die im Zollverfahren erschwerte Bestimmung der Einfuhr von gebrauchten Säcken zur Füllung des Exportgetreides lässt die oben erwähnte Verladungsart um so nothwendiger erscheinen, als der auch sonst von den agrarischen Schutzzöllen und mächtigen Konkurrenzen schwer betroffene Handel mit Cerealien nach dem Auslande fast zur Unmöglichkeit würde. Die Wiener Frucht- und Mehlbörse hat im Petitionswege die Bitte an das Oesterreichische Handelsministerium gerichtet, bei den Eisenbahnverwaltungen dahin wirken zu wollen, dass auf allen Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen die lose Verladung des Getreides — unter Vermeidung der Erhebung grösserer Gebühren als für den Transport von gesacktem Getreide — mit thunlichster Beschleunigung im Interesse des Oesterreichisch-Ungarischen Getreidehandels eingeführt werde. Die aus dieser Expeditionsart resultirenden Vortheile sind nach den Ausführungen dieser Petition nicht zu unterschätzen. Bei Anwendung von Getreidesäcken sei das Calo bedeutender, ferner erfordere die Haltung eines grösseren Vorrathes an Säcken einen nicht unbedeutenden Kapitalsbetrag, welcher nach und nach durch die bei mehrmaliger Verwendung entstehende rasche Abnutzung der leeren Säcke ganz verloren geht, überdies belasten die Frachtauslagen für die Expedirung der leeren Säcke u. s. w. den Getreidehandel nicht wenig, was alles die Lieferungsfähigkeit unseres Getreides nach fremden Plätzen erschwert. Die Adaptirung der Waggons zur Beförderung des Getreides alla rinfusa sei nicht mit besonders grossen Kosten verbunden; überdies sind durch die Erbauung von Reservoirwaggons für Petroleum, Spiritus, Wein u. s. w. schon diesfällige Präcedenzfälle geschaffen, während diese Gattungen von Wagen doch kaum zu einem anderen Transport verwendet werden können, was bei den Getreidewagen nicht der Fall ist; endlich wird in der Petition darauf hingewiesen, dass die Ungarischen Staatsbahnen bereits derartige Getreidewagen dem Handel zur Verfügung stellen. Dem Vernehmen nach soll sich die nächste Direktorenkonferenz mit dieser Frage befassen.

Eisenbahnverkehr im März 1887 und Vergleich mit dem Vorjahre.

Im Monate März 1887 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4 067 906 Personen und 5 676 161 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 956 470 fl. erzielt, das heisst pro Kilometer 827 fl. — Im gleichen Monat 1886 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 3 738 360 Personen und 5 335 546 t Güter 18 441 671 fl. oder pro Kilometer 828 fl. Daher ergibt sich für den Monat März 1887 zwar ein absolutes Mehrerträgniss von 514 799 fl., aber eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 0,1 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im ersten Quartal 1887 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 53 672 511 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 51 654 733 fl. Das bedeutet schon ein absolutes Mehr von 2 017 778 fl. Da aber die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 22 908 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 22 274 km betrug, so stellt sich auch die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für das erste Quartal 1887 auf 2 343 fl. gegen 2 319 fl. im Vorjahre, das ist um 24 fl. günstiger oder auf das Jahr berechnet für 1887 auf 9 372 fl. gegen 9 276 fl. im Jahre 1886, das ist um 96 fl., mithin um 1,0 pCt. günstiger.

Export nach dem westlichen Auslande.

Die Ungarischen Ausfuhrverhältnisse für Getreide und Mahlprodukte nach dem westlichen Auslande gestalteten sich,

wie der „Pester Lloyd“ berichtet, im verflossenen Monate im allgemeinen wenig günstig, so dass sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres ein namhafter Ausfall ergibt, welche Erscheinung bezüglich der ersten vier Monate (Januar bis April) auch zutrifft. Am stärksten zeigt sich der Rückgang bei Weizen, dessen Export sowohl auf dem direkten Bahn- als auch auf dem Donauwege einen relativ geringfügigen Verkehr aufweist. Die Exportkonjunktur für diesen Artikel fehlt für alle Absatzplätze, und namentlich in der Schweiz kann die Ungarische Waare den anderweitigen Konkurrenzen derzeit nicht gut Stand halten. Auch Italien, welches Land im Vorjahre einen stärkeren Bedarf aus Ungarn deckte, findet dieses Jahr bessere Konvenienz anderweitig. Einen Aufschwung nahm in den letzten Wochen der Export an Gerste, wovon ansehnliche Posten nach Süddeutschland und insbesondere Bayern abgerichtet wurden. Gleichzeitig wurden von dieser Körnerfrucht via Fiume einige Ladungen nach Grossbritannien verschifft. In Mehl gingen beschränkte Quantitäten nach der Schweiz, ebenso wickelt sich das Geschäft — freilich in sehr reduzirtem Massstabe — seewärts nach den Häfen Grossbritanniens regelmässig ab. Allerwärts aber herrscht eine Stagnation, von welcher die Ausfuhr an Körnerfrüchten hart betroffen ist. Für eine durchgreifende Besserung in der diesfälligen Situation sind die Aspekten vorerst nicht günstig.

Kremsierer Eisenbahn.

In Betreff der Erwerbung der Kremsierer Bahn durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wonach die Direktion der erstgenannten Bahn unter der Bezeichnung: „Betriebsleitung in Kremsier“ der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unmittelbar untergeordnet wurde, theilt das „Centralbl. f. Eisenb.“ mit, dass diese Betriebsleitung mit 1. Mai aufgelöst und der Dienst auf der Kremsierer Bahn unter die direkte Leitung der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar mit ausschliesslicher Zugrundelegung der auf dieser Bahn geltenden Dienstvorschriften, gestellt wurde.

32. Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft am 3. Mai d. J.

Der pro 1886 erstattete Geschäftsbericht konstatirt zunächst, dass trotz des im abgelaufenen Jahre eingetretenen erheblichen Rückganges des Eisenbahnverkehrs das Gesammtergebniss der gesellschaftlichen Unternehmungen mit Rücksicht auf die allgemeine Geschäftslage doch noch ein befriedigendes genannt werden könne. Der Rückgang der Eisenbahneinnahmen in Höhe von 37 548 fl. resultirt hauptsächlich aus dem Ausfalle an Kohlentransporten mit 313 233 Metercentnern und den Minderverfrachtungen von Eisen- und Stahlwaaren, Metallen und Erzen um 74 618 Metercentner gegenüber dem Vorjahre. Doch wurde dieser Ausfall durch den erhöhten Transport von Baumaterialien, Holz und Holzwaaren zum Theile ausgeglichen. Nachdem überdies beim Bergbaubetriebe, sowie beim Kohlenverschleisse bessere Resultate erzielt worden, so stellt sich das Jahresnettoerträgniss von 506 976 fl. nur um 17 890 fl. niedriger, als jenes des Vorjahres. Der Bericht theilt noch weitere Vermehrungen des gesellschaftlichen Kohlenvermögens mit. Endlich wird noch in Bezug auf den Stand der von der Verwaltung beabsichtigten Konversion der gesellschaftlichen Prioritätsanlehen mitgetheilt, dass die diesbezüglich mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen vorläufig noch nicht zum Abschlusse gelangt sind. Ueber die Verwendung des mit 506 976 fl. ausgewiesenen Reingewinnes beantragt der Verwaltungsrath 5 000 fl. zur Amortisation von 25 Stück Aktien à 200 fl. zu verwenden, 357 400 fl. zur Vertheilung einer 5 pCt. Dividende auf 35 740 cirkulirende Aktien zu bestimmen, 14 457 fl. dem Reservefonds zuzuführen und 18 868 fl. für Tantiemen anzuweisen, so dass noch 111 251 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 132 319 fl. verfügbar bleiben. Hiervon sollen 107 577 fl. zur Zahlung einer Superdividende von je 3 fl. auf 35 740 Aktien und 119 Genussscheine verwendet und die restlichen 24 742 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Gesammtdividende würde sich sonach auf 13 fl. = $6^1/_2$ pCt. pro Aktie (gleich wie im Vorjahre) belaufen. Die Anträge wurden nach Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Debatte einhellig angenommen, und gelangt die Dividende vom 9. d. Mts. ab zur Auszahlung.

19. Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 5. Mai d. J.

Der Direktor Hofrath Ritter v. Pichler verliest ein kurzes Resumé des Rechenschaftsberichtes pro 1886 und erstattet dann den Bericht über den Stand der Verhandlungen betreffend die von der letzten Generalversammlung zu Investitionszwecken und Refundirung von Staatsvorschüssen beschlossene Anlehensaufnahme. Die Abmachungen mit beiden Regierungen sind nunmehr soweit gediehen, dass schon demnächst die Einbringung der nöthigen Gesetzesvorlagen bei den Legislativen der beiden Reichshälften gewärtigt werden könne. Nach den getroffenen Vereinbarungen soll die Gesellschaft für ihre Galizische und Ungarische Strecke zusammen ein gemeinsames Anlehen im Betrage von $10^1/_2$ Millionen Gulden Nominale in 4 pCt. steuer- und gebührenfreien Silberprioritäten von 75jähriger Amortisationsdauer ausgeben, und es soll ihr zu diesem Zwecke seitens des Oesterreichischen Staates die Garantie für 8,3 Millionen Nominale und seitens des Ungarischen Staates die Garantie für 2,2 Millionen Nominale gewährt werden. Die Oesterreichische Regierung hat sich jedoch vorbehalten, eventuell zu verlangen, dass die Gesellschaft gegen eine weitere angemessene Erhöhung der Staatsgarantie auch einen wesentlich höheren als den bisher in Aussicht genommenen Betrag von 8,3 Millionen Prioritäten à conto der Galizischen Strecke ausgebe, damit durch das neue Anlehen auch für jene Bedürfnisse vorgesorgt werde, die sich früher oder später auf dieser Linie noch fühlbar machen könnten. Ebenso ist es nicht unmöglich, dass auch die Ungarische Regierung eine Erhöhung des auf Ungarn entfallenden Theiles des Anlehens unter entsprechender weiterer Erhöhung der Staatsgarantie verlangen wird. Da sich sonach nicht vorherbestimmen lässt, in welchem Sinne die Entschliessungen der beiden Regierungen und der Legislativen ausfallen werden, so ist es nothwendig, dass die Generalversammlung die Verwaltung mit Vollmachten versehe, welche ihr für alle Fälle die erforderliche Aktionsfähigkeit gestatten, und der Verwaltungsrath glaubt vorschlagen zu sollen, die Generalversammlung möge ihn nicht nur zur Durchführung der eventuellen Erhöhung des im Zuge befindlichen Anlehens, sondern auch dazu ermächtigen, die Beschaffung des nöthigen Geldes, wenn die Umstände dies erforderlich machen sollten, durch getrennte Anlehen zu besorgen, sofern eine ausreichende staatliche Garantie gewährt wird. Es wird sonach beantragt: „Die Generalversammlung wolle den Verwaltungsrath ermächtigen, unter den in der letzten ordentlichen Generalversammlung festgestellten Bedingungen auch eine mehr als $10^1/_2$ Millionen Gulden betragende Anlehensschuld, und zwar entweder in einem oder mehreren garantirten Anlehen aufzunehmen.“ Dieser Antrag wurde ohne Debatte einstimmig angenommen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen am 5. Mai d. J.

Der Bericht des Verwaltungsrathes konstatirt, dass sich als Ergebniss der mit der Regierung und auch mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft als Besitzerin der sämmtlichen gesellschaftlichen Prioritätsobligationen in Bezug auf Sanirung des Unternehmens gepflogenen Verhandlungen in theilweiser Modifizirung der in der dritten ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlüsse die Nothwendigkeit herausgestellt habe, einerseits die Herabminderung des Jahreserfordernisses für die Tilgung und Amortisation der gesellschaftlichen Prioritätsschuld anzustreben und andererseits die Begleichung jener Schuldforderung zu erzielen, welche der Staatsbahn durch die von ihr besorgte Einlösung der Prioritätenkoupons und Rückzahlung der Obligationen entstanden ist. Zur Erreichung des ersteren Zweckes empfehle sich nach der Ansicht des Verwaltungsrathes einerseits der Verkauf der Linien Smidar-Hochwessely und Brandeis-Celakowitz-Mochow nebst Schleppbahn nach Elbekosteletz an die Staatseisenbahngesellschaft nebst der Uebertragung der mit Erlass vom 26. Oktober 1886 vorkonzessionirten Lokalbahnen gegen einen Kaufschilling, welcher von seiten der Käuferin in Prioritäten der Kommerzialbahnen zu entrichten sein wird, andererseits wäre die gesellschaftliche 4 pCt. in Gold verzinsliche Prioritätsschuld in eine in gleicher Höhe verzinsliche, auf Notenwährung lautende Anleihe umzuwandeln. Zur Begleichung der oben erwähnten Schuldforderung der Staatsbahn habe die Ausgabe von gleichfalls 4 pCt. auf Notenwährung lautenden Prioritäten in der erforderlichen Höhe zu erfolgen. Ein weiterer Beschluss des Verwaltungsrathes geht dahin, dass vom 1. Juni d. J. ab der Staatseisenbahngesellschaft die Betriebsführung der Böhmischen Kommerzialbahnen unter der Bedingung vertragsmässig übergeben werde, dass die Staatsbahn letzteren zunächst als Minimalerträgniss die zur Prioritätenverzinsung erforderliche Annuität garantire. Von dem eventuellen Mehrerträgnisse wären 25 pCt. der Staatsbahn zu überlassen, während 75 pCt. zur Tilgung der oben erwähnten neuen Prioritätsschuld zu verwenden wären. Der Verwaltungsrath theilt ferner mit, dass die Regierung die Zustimmung zu den hier skizzirten Massregeln bereits ertheilt habe, und dass er die Zustimmung der Staatsbahn gleichfalls mit Zuversicht gewärtige. Er bitte sonach, die Generalversammlung wolle ihn ermächtigen, die eben erwähnten Massregeln durchzuführen, ferner eine Revision des bisher stipulirten staatlichen Einlösungsrechtes mit der Regierung zu vereinbaren und endlich die nothwendig werdenden Statutenänderungen durchzuführen. Die Generalversammlung ertheilte einhellig ihre Zustimmung.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Obwohl es nicht an politischen Ereignissen verstimmender Natur fehlte, so wurde die Börse doch von den Vorgängen in Kreta, der heiklen Hofgeschichte in Serbien, dem Pöbelauflauf gegen Lohengrin in Paris und andern weniger berührt. Schwerer dagegen wirkten die Nachrichten über den Abbruch der Verhandlungen mit Rumänien und insbesondere aber die in Berlin in Aussicht genommene Erhöhung der agrarischen Zölle. Unter dem Drucke dieser Hiobsposten wichen Carl-Ludwigbahn (204) trotz des günstigen Rechenschaftsberichtes, ferner Nordwestbahn (159,25), Elbethalbahn (160), insbesondere aber Südbahn (73) und Staatsbahn (224), welche letztere unter beiden Kalamitäten leidet. Fortgesetzter Beliebtheit erfreuten sich Ferdinands-Nordbahn (2447) wegen der anhaltend guten Einnahmen, Böhmische Nordbahn (180,50) infolge der von ihrem Verwaltungsrath beschlossenen 6 pCt. Dividende und Graz-Köflach (222,50) auch infolge der hohen Dividende, mit deren vollen Vertheilung jedoch ernstere Aktionäre nicht einverstanden sind.

Amerikanisches Eisenbahnwesen,

insbesondere die Einrichtungen für Personenbeförderung.

(Aus einem Vortrag des Regierungs-Baumeisters Leissner im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.)

Obgleich die Eisenbahnen in allen Europäischen Ländern unter nahezu gleichen Bedingungen entstanden sind, — aus den gleichen Anfängen sich entwickelt und dieselben Stufen allmählicher Vervollkommnung durchlaufen haben, und aus diesem Grunde in allen wesentlichen Zügen überall die gleiche äussere Erscheinung tragen, so haben sich doch selbst in allen Europäischen Ländern in den Einzelheiten abweichende Formen ausgebildet, welche in den besonderen geographischen, klimatischen und Handelsbeziehungen der Länder und den Lebensbedingungen, Sitten und Gewohnheiten der Bevölkerung begründet sind. Viel auffälliger müssen natürlich, zufolge der ganz eigenartigen Verhältnisse Amerikas und seiner Bewohner, die abweichenden Formen sein, welche das Eisenbahnwesen dort angenommen hat. In der That bieten die Amerikanischen Eisenbahnen, welche sich in ihrer allgemeinen Gestaltung sowohl wie auch in allen Einzelheiten mehr als irgendwo als ein eigenartiges nationales Erzeugniss darstellen, des Bemerkenswerthen so viel, dass eine erschöpfende Darstellung desselben innerhalb des Rahmens eines kurzen Vortrages nicht möglich ist.

Das Amerikanische Eisenbahnwesen hat sich vollkommen frei und unbeengt durch einschränkende Bestimmungen entwickelt. Die Bedingungen für die Entstehung der Bahnen waren auch völlig andere als in der alten Welt. Während hier Eisenbahnen zur Verbindung volkreicher Städte und zur schnelleren und bequemeren Bewältigung des bereits bestehenden Verkehrs angelegt wurden, hatten dieselben in Amerika im allgemeinen die Aufgabe, Ansiedelungen, Handel und Verkehr erst zu erzeugen. Das Bedürfniss nach Eisenbahnen war ein so dringendes, dass man nicht allein bezüglich der technischen Ausführung derselben gar keine Forderungen stellen konnte, sondern zum Bau von Bahnen noch durch bedeutende Landschenkungen anzuregen suchte.

Wenn der einem damaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten in den Mund gelegte Ausspruch, dass den unberechenbaren Vortheilen gegenüber, welche der Bau von Eisenbahnen für das ganze Land mit sich bringe, die etwaigen Verluste einiger Menschenleben, welche durch die mangelhafte Herstellung dieser Verkehrswege herbeigeführt würden, nicht in Betracht kommen könnten, vielleicht erfunden ist, so kennzeichnet er doch die förderungsbeflissene, wohlwollende und nachsichtige Haltung der öffentlichen Meinung gegenüber den Eisenbahnunternehmungen. Es versteht sich von selbst, dass der Hauptgesichtspunkt bei denselben immer die möglichst billige Herstellung war. Die Bahnen wurden eingleisig unter Verwendung des wohlfeilsten Materials und Vermeidung aller kostspieligen Bauwerke ausgeführt. Diejenigen derselben, welche im Laufe der Zeit Hauptverkehrsadern geworden sind, wie die Verbindungslinien zwischen Newyork, Philadelphia und Chicago, haben ihre Ausrüstung natürlich fortschreitend verbessert. Einige derselben, z. B. die Pennsylvaniabahn, befinden sich in Bezug auf bauliche Unterhaltung und Betrieb ihrer Strecken heute auf demselben Standpunkte technischer Vollkommenheit, wie die besten Europäischen Bahnen. Allen haftet indessen von ihrer Entstehung her der Nachtheil scharfer Kurven und starker Steigungen, den meisten ausserdem derjenige schlechter Lage und Unterhaltung des Oberbaues an.

Die angeführten, den Amerikanischen Eisenbahnbauten eigenthümlichen Eigenschaften: Geringe Widerstandsfähigkeit des Oberbaues und Unterbaues, schlechte Lage und Unterhaltung des ersteren, ungünstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse mussten naturgemäss auch zur Anwendung besonderer Betriebsmittel führen, deren Konstruktion den Streckenverhältnissen Rechnung trug und im Stande war, die Nachtheile, welche den baulichen Anlagen in Bezug auf die Sicherheit und Kosten des Betriebes anhafteten, soweit als möglich auszugleichen. Ausser dieser Forderung und der ebenso wichtigen der thunlichst billigen Herstellung der Betriebsmittel sind noch eine Reihe anderer Umstände auf die Bauart derselben und die Gestaltung des Betriebes von bestimmendem Einfluss gewesen, von denen das Klima, die hohen Arbeitslöhne, die Natur des zur Verfügung stehenden Materials, die vielfach sehr beträchtlichen Entfernungen der Stationen und die eigenthümlichen Sitten und Gebräuche des Landes zu erwähnen sind. Der Amerikaner hat eine ausgesprochene Abneigung gegen jede Art von Zwang oder Bevormundung, selbst wenn letztere im Interesse seiner eigenen Sicherheit ausgeübt wird. Der in Deutschland und besonders in England ausgebildete Sinn für Zurückgezogenheit, Absonderung und stilles häusliches Leben mangelt ihm gänzlich. Diese Abneigung geht bekanntlich soweit, dass viele Familien kein eigenes Heim haben, sondern in Hôtels wohnen. Amerika ist das Land der uneingeschränktesten Oeffentlichkeit und der angespanntesten Thätigkeit. Der Amerikaner befindet sich in einer stetigen Hast. Selbst in solchen Fällen, wo eine übertriebene Eile nicht am Platze ist, werden alle zu hantirenden Gegenstände gewohnheitsmässig geschleudert, um auf diese Weise wenigstens andeutungsweise die gewohnte Eile zum Ausdruck zu bringen. Der schranken- und ruhelosen, bussiness-, aufregungs- und veränderungssüchtigen Natur des Amerikaners musste in der Ausbildung der Eisenbahnfahrzeuge natürlich ebenfalls Rechnung getragen werden. Als weiter hier noch in Betracht kommende Landessitten sind die bekannte bevorzugte Stellung des weiblichen Geschlechtes und die Vorliebe des Amerikaners für äusserliche Prachtentfaltung zu erwähnen.

Durchgehende Personen- und Schnellzüge bestehen ausser der Lokomotive und dem Tender gewöhnlich aus einem Express-, einem Post-, einer Anzahl gewöhnlicher Personenwagen, von denen einer als Raucherwagen bezeichnet ist, und einem oder mehreren Salon- oder Schlafwagen. Für Damen besondere Abtheilungen herzurichten, liegt in Amerika kein Bedürfniss vor, da sie durch die nach Landessitte und Gesetzesbestimmungen ihnen eingeräumte achtungsgebietende Stellung gegen etwaige Ausschreitungen geschützt sind. Ursprünglich gab es überhaupt nur eine Form des Personenwagens. Daneben haben sich später die sogenannten Parlor- oder Sleeping-cars eingeführt, welche wegen der in denselben gebotenen Bequemlichkeitseinrichtungen mehr und mehr in Aufnahme kommen und schon jetzt als eine nothwendige Ergänzung des Betriebsmittelbestandes jeder grösseren Eisenbahngesellschaft betrachtet werden.

Eine besondere Art von Luxuswagen sind die Privatwagen der Eisenbahndirektoren und die seitens besonderer Wagenverleihgesellschaften an Private und Gesellschaften leihweise abgegebenen Private cars, welche sich durch Gediegenheit der Einrichtung, häufig auch durch die verschwenderische Pracht der inneren Ausstattung noch vor den selbst weitgehenden Ansprüchen Rechnung tragenden neueren Salon- und Schlafwagen des gewöhnlichen Verkehrs auszeichnen.

Nach einer Besprechung der im allgemeinen bekannten Eigenthümlichkeiten der allgemeinen Bauart Amerikanischer Eisenbahnwagen geht der Vortragende auf eine Einzelbeschreibung der verschiedenen Wagengattungen ein.

Die gewöhnlichen Personenwagen leiden an dem grossen Uebelstande sehr unbequemer Sitze. Dieselben — nur für je zwei Personen eingerichtet — sind sehr schmal und gewähren nur eine Rücken- jedoch keine Kopflehne, gestatten überhaupt kein bequemes Ausstrecken. Auf denselben zu liegen ist unmöglich. Eine längere Reise, namentlich bei Nacht, in diesem Wagen zu machen, muss höchst unerquicklich sein.

In dem erwähnten Uebelstande ist füglich die Ursache der umfangreichen Benutzung der Salon- und Schlafwagen zu suchen. Beide Gattungen können aus diesem Grunde in Amerika nicht als Luxuswagen betrachtet werden, da ihr Zweck nur die Abstellung eines dringend gefühlten und gerade desselben Bedürfnisses ist, welches in Europäischen Ländern die Einstellung höherer Wagenklassen in den durchgehenden Zügen zur Bedingung macht.

Eine gewisse Entschädigung für die Unbequemlichkeit der Sitze in den gewöhnlichen Personenwagen liegt in der Befugniss, den Platz zum Zweck eines Spazierganges durch den Zug zu verlassen, oder ihn mit einem beliebigen anderen zu vertauschen, von welcher Berechtigung darum auch in ausgedehntestem Massstabe Gebrauch gemacht wird.

Nach Würdigung der in den Amerikanischen Wagen in Bezug auf die gewohnten Lebens- und Bequemlichkeitsbedürfnisse, sowie die Sicherheit der Reisenden getroffenen Vorkehrungen geht der Vortragende zu einer ausführlichen, mit Hilfe von Zeichnungen erläuterten Besprechung der besonderen Gattungen der Salon-, Schlaf-, Speise- und Privatwagen für verschiedenartige Zwecke, sowie der kombinirten d. h. der-

jenigen Wagen, welche mehreren Zwecken gleichzeitig dienen, ein und hebt besonders die überreiche Prachtentfaltung bei den meisten neueren Wagen dieser Art hervor.

Die Ausnutzung der Fahrzeuge ist in Amerika eine viel bessere als hier. Die Züge sind, wenn nicht voll oder überfüllt, doch immer erheblich besser besetzt als bei uns. Der Grund liegt in der geringen Anzahl verschiedener Abtheilungen. In jedem durchgehenden Zuge befinden sich ausser den gewöhnlichen Personen- und dem Rauchwagen einige Salon- oder Schlafwagen. Es bestehen demnach thatsächlich nur drei verschiedene Abtheilungen in jedem Zuge, während bei der hier eingeführten Trennung der vier verschiedenen Wagenklassen nach Abtheilungen für Frauen, Raucher und Nichtraucher zehn bis elf verschiedene Abtheilungen in einem Zuge vorhanden sind, welche Theilung, abgesehen von der hierdurch bedingten Erschwerniss des Dienstes, eine vollständige Ausnutzung der Plätze nicht erreichen lässt. Die Fahrgäste nehmen meist dankbar mit den bescheidensten Plätzchen vorlieb und es muss dem Amerikanischen Volke zum Ruhme nachgesagt werden, dass man nicht nur niemals Aeusserungen des Unwillens vernimmt, sondern dass auch bei erdrückender Ueberfüllung der Wagen jeder einem neu Hinzukommenden bereitwillig einen Theil des ihm gelassenen winzigen Raumes einräumt.

Wie die gewöhnlichen Personenwagen, so findet man auch die Salon- und Schlafwagen auf Hauptverkehrslinien immer gut besetzt, jedenfalls besser ausgenutzt, als unsere Polsterwagen. Die Ausnutzung der Schlafwagen wird ganz besonders dadurch begünstigt, dass für die verschiedenen Geschlechter nicht besondere Abtheilungen eingerichtet sind. Der durch das Kloset in den langen Amerikanischen Wagen in Anspruch genommene Platz beträgt nur $^1/_{30}$ bis $^1/_{25}$ des ganzen Raumes, während die Klosetanlagen in Koupeewagen $^1/_5$ bis $^1/_4$ des Raumes beanspruchen.

Aus dem Vorangeführten dürfte hervorgehen, dass die unbestreitbaren Vorzüge der Amerikanischen Bauart, welche übrigens mehr auf Seiten der Bahnverwaltung als auf Seiten des Publikums liegen, nur in dem Falle voll zur Geltung kommen können, wenn auch alle die vorstehend aufgeführten Bedingungen für die Anwendung derselben erfüllt sind, wie dies in Amerika der Fall ist. Dass dieselbe in ihrer eigentlichen ursprünglichen Form nicht hierher verpflanzt werden kann, geht aus Vorstehendem ebenfalls zur Genüge hervor. Abgesehen von dem nach Amerikanischem System nur schwer und unter Aufgabe seiner Hauptvortheile zu befriedigenden Bedürfniss des hiesigen reisenden Publikums nach Sonderung, insbesondere in den Schlafwagen, müssten Aenderungen vorgenommen werden, um den Anforderungen der hier bestehenden obrigkeitlichen und Vereinsbestimmungen zu genügen, welche eine weitere Verminderung der noch verbleibenden Vorzüge mit sich bringen würden.

Im gleichen Sinne würden auch die zu Gunsten der Sicherheit des reisenden Publikums bestehenden Vorschriften für die Ausführung des Betriebsdienstes wirken.

Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens 1885

Allgemeines.

Mittelst Erlass vom 3. November 1885 wurde ein neues allgemeines Reglement für die Eisenbahnen festgestellt, wodurch das allgemeine Reglement für die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens von 1866 aufgehoben wurde. Das neue Reglement ist am 1. Januar 1866 in Kraft getreten. Für die Sekundärbahnen wurde durch Erlass vom 30. März 1886 ein besonderes allgemeines Reglement festgestellt und am 8. April desselben Jahres eingeführt. Dieses Reglement findet indess auf die am obigen Zeitpunkte bestehenden, in Bau begriffenen oder konzessionirten Bahnen nur insoweit Anwendung, als dieses ausdrücklich von dem Generalgouverneur bestimmt wird.

Staatseisenbahnen auf Java.

a) Bau.

In Bau begriffen waren im Jahre 1885 die 175,777 km lange Linie Djokjokarta-Tjilatjap, mit Zweigbahn von Koetoardjo nach Poerworedjo, 12 km lang, sowie die Verlängerung der östlichen Staatsbahnlinien mit der 4,8 km langen Verbindungsbahn von Soerabaya nach der Mündung des Kali Mas-Flusses, mit Zweigbahn nach den bedeutendsten an diesem Flusse belegenen Waarenlagern des Grosshandels, 2,2 km lang. Die Anlagekosten dieser Linie beziffern sich auf 750 690 fl.

Die Baurechnung der bereits im Jahre 1885 im Betriebe befindlichen östlichen Linien, in Länge von 480,730 km, betrug 33 288 565 fl. oder durchschnittlich 69 246 fl. pro 1 km. — Für die westlichen Linien (191,038 km) beläuft sich die Baurechnung auf 19 452 605 fl. oder durchschnittlich 101 827 fl. pro 1 km, mit Einbegriff von 1 259 615 fl. für die Linie Batavia-Tandjong-Priok, lang 8,871 km.

Mit dem Bau der Linie Djokjokarta-Tjilatjap wurde in 1885 mit Eifer fortgefahren. — An der Durchtunnelung des Gebirges zwischen Banjoemas und Bagelen mittelst eines 577 m langen Tunnels unweit der Haltestelle Idjoe wurde 157 Tage gearbeitet. Die Kosten dieses Tunnels werden auf ungefähr 750 fl. pro laufenden Meter berechnet.

b) Betrieb.

In Ausführung des obenerwähnten neuen allgemeinen Reglements für den Eisenbahndienst wurden alle bis dahin bestehenden Tarife, Klassifikationen u. s. w. durch neue ersetzt, welche jedoch nur in geringem Masse von den bis dahin bestehenden abweichen. Auch erforderte das neue Reglement eine Revision der bei den Staatsbahnen gültigen Dienstreglements. Hinsichtlich der Wirkung der seit 1. Januar 1884 probeweise eingeführten Gütertarife der Staatsbahnen ist zu bemerken, dass sie der Erwartung nicht entsprochen haben. Eine Revision dieser Tarife wird deshalb vorbereitet, um für den Verkehr namentlich auf kurze Entfernungen durch entsprechende Herabsetzung der Tarife keine Verminderung der Einnahmen zu haben.

Bei den östlichen Linien waren das ganze Jahr hindurch 480,730 km in Betrieb und zwar:

die Hauptbahn Soerabaya-Soerakarta 262,720 km
„ Zweigbahn Sidoardjo-Probolinggo 76,006 „
„ „ Kertosono-Blitar . . . 93,689 „
„ Montanbahn Bangil-Malang . . . . 49,365 „

Im ganzen befinden sich auf den östlichen Linien 2 Hauptstationen, 13 Stationen und 54 Haltestellen.

Die Bruttoeinnahme steigerte sich in 1885 gegen das Vorjahr nur um 36 257 fl., während die Betriebskosten, hauptsächlich infolge der für die Wagenreparaturen und für die Bahnunterhaltung geforderten Mehrausgaben, um 338 050 fl. zunahmen; es ergibt sich infolge dessen nur ein Reingewinn von 1 681 917 fl. gegen 1 983 700 fl. in 1884.

Die Betriebsresultate auf diesen Linien gestalteten sich folgendermassen:

Jahr	Durchschnittliche Betriebslänge	Einnahmen	Ausgaben	Gewinnsaldo	Totalsumme des Gewinnsaldos	Prozente	
		pro Tag und pro Kilometer				der Brutto-Einnahmen	des Anlagekapitals
	km	fl.	fl.	fl.	fl.		
1878	68,610	16,54	8,21	8,32	130 782	50,33	3,71
1879	98,947	21,48	10,28	11,20	404 532	52,14	4,91
1880	119,025	20,95	12,00	8,95	389 974	42,72	3,93
1881	191,693	21,19	10,73	10,46	731 598	49,34	5,02
1882	257,913	19,64	9,25	10,39	978 354	52,91	5,20
1883	311,757	22,05	9,40	12,65	1 439 564	57,35	6,46
1884	433,998	21,77	9,35	12,42	1 973 224	57,05	6,51
1885	480,730	19,92	10,33	9,59	1 681 917	48,12	5,05

Im Jahre 1885 wurden befördert: Personen I. Klasse 14 062, II. Klasse 82 873, III. Klasse 1 573 529, überhaupt 1 670 464 gegen 1 741 917 in 1884; 1 777 840 (1 850 290) kg Gepäck, 2 102 938 (2 064 697) kg Expressgüter; 242 744 400 (230 837 560) kg Eil- und Frachtgüter; 4 209 (4 051) Stück Equipagen, Pferde und Vieh.

Für den Personenverkehr wurden 730 Personen- und 10 220 gemischte Züge gefahren, sodass durchschnittlich 152 bis 153 Personen pro Zug befördert wurden, gegen 147 Personen in 1884.

An den Einnahmen aus dem Personenverkehr betheiligte sich die I. Klasse mit 4 pCt., die II. Klasse mit 13,01 pCt. und die III. Klasse mit 82,99 pCt.

Durchschnittlich wurde pro Reisenden vereinnahmt: I. Klasse 3,93 fl., II. Klasse 2,168 fl., III. Klasse 0,728 fl., überhaupt 0,827 fl.

Die Gesammteinnahmen betrugen:

Einnahmetitel		im ganzen fl.	Prozent der Brutto-einnahmen	pro Jahr-kilometer fl.	pro Tag-kilometer fl.	pro Zug-kilometer fl.
Personen- und Gepäckverkehr	1885	1 426 198	40,80	2 967	8,12	0,95
	1884	1 385 257	40,04	3 192	8,72	1,02
Güter- und Viehverkehr	1885	1 939 860	55,50	4 035	11,05	1,29
	1884	1 957 441	56,59	4 510	12,32	1,44
Depeschenverkehr u. Extraordinarien	1885	129 257	3,70	269	0,75	0,09
	1884	116 407	3,36	268	0,73	0,08
Summa	1885	3 495 315	100,—	7 271	19,92	2,33
	1884	3 459 105	100,—	7 970	21,77	2,55
also in 1885: mehr		36 210	—	—	—	—
weniger		—	—	699	1,85	0,22

Für die Beförderung von 17 361 Depeschen wurden 13 118 fl. vereinnahmt. — Der Antheil der Reichspost- und Telegraphenverwaltung an dieser Summe betrug 5 182 fl.

Die Ausgaben in 1885 betrugen:

Ausgabetitel		im ganzen fl.	Prozent der Brutto-einnahmen	Prozent der Brutto-ausgaben	pro Jahr-kilometer fl.	pro Tag-kilometer fl.	pro Zug-kilometer fl.
Allgem. Ausgaben	1885	185 655	5,31	10,24	386	1,06	0,13
Verwaltungskosten	1885	109 757	3,05	6,05	228	0,60	0.07
Bahndienst . . .	1885	488 065	13,98	26,92	1 015	2,79	0,33
Fahr- und Maschinendienst . . .	1885	677 052	19,45	37,33	1 409	3,88	0,46
Transportverwalt.	1885	348 332	9,94	19,21	725	1,98	0,22
Erneuerungen . .	1885	4 537	0,15	0,25	9	0,02	—
Summa in	1885	1813398	51,88	100,—	3 772	10,33	1,21
„ „	1884	1465949	42,38	87,81	3 378	9,23	1,08
mehr in	1885	347 449	9,50	—	394	1,10	0,13

Der Maschinen- und Wagenpark umfasste ultimo Dezember 1885: 60 Lokomotiven, 162 Personen- und Gepäckwagen und 749 Lastwagen.

Der Steinkohlenverbrauch betrug in 1885 11 020 t, gegen 9 857 t in 1884.

Die Lokomotiven haben 1 756 347 km, sämmtliche Personen- und Gepäckwagen 6 566 654 km und sämmtliche Lastwagen 8 196 387 km zurückgelegt, gegen resp. 1 558 027, 6 107 035 und 7 143 683 km im Vorjahre.

Während des ersten Halbjahres 1886 waren die Betriebsergebnisse günstiger als in 1885. In dieser Periode wurden 1 399 896 fl. vereinnahmt, gegen 1 306 562 fl. während desselben Zeitraums in 1885, oder pro Tagkilometer resp. 15,92 fl. und 15,01 fl., wobei zu bemerken ist, dass am 1. Januar 1886 die Strecke Soerabaya-Kali Mas eröffnet wurde (4,889 km), welche für den Güterverkehr sehr günstig ist.

Das Netz der westlichen Linien umfasste, durch die Eröffnung der Priok-Eisenbahn Ende 1885 191,036 km, welche sich wie folgt vertheilen:

Buitenzorg-Soekaboemi (seit 21. Mai 1882) 57,172 km
Soekaboemi-Tjiandjoer (seit 10. Mai 1883) 38,590 „
Tjiandjoer-Bandong (seit 17. Mai 1884) . . 59,292 „
Bandong-Tjitjalengka (seit 10. Sept. 1884) 27,123 „
Tandjong-Priok (seit 2. November 1885) . . 8,879 „

Solange der Hafen von Batavia (Tandjong-Priok) noch nicht vollständig für den Verkehr eröffnet ist, ist ein vorläufiger Fahrdienst von 32 Zügen täglich für die Beförderung von Personen und Gütern (16 in jeder Richtung) eingeführt, nebst noch 2 speziellen Zügen für die Beförderung von Kulis. Die Tarife sind sehr billig und einfach. So wurden vier Klassen Personenwagen eingeführt und die Tarife auf 3,4, 2,2, 1,1, und 0,56 Cent. pro Kilometer berechnet, während die Gütertarife (ausser dem Gepäck, den Express- und Eilgütern) nur in 4 Klassen getheilt sind; nämlich pro Wagenladung in bedeckten und offenen Wagen, sowie für Stückgüter pro 50 kg.

Im übrigen trat in dem Dienst auf den westlichen Linien in 1885 keine Aenderung ein.

Gegenüber 141,214 km in 1884, waren in 1885 bei den westlichen Linien durchschnittlich pro Tag 183,616 km in Betrieb. Trotzdem betrugen die Bruttoeinnahmen 26 980 fl. weniger als in 1884, und da die Betriebskosten sich um 116 568 fl. steigerten, wurde nur ein Reinertrag von 223 095 fl. gegen 366 643 fl. in 1884 erzielt.

Die geringe Kaffee-Ernte, welche den Rückgang des Verkehrs auf den östlichen Linien bewirkte, war auch für den Verkehr auf den westlichen Staatsbahnlinien nachtheilig, ebenso die wenig günstigen finanziellen Verhältnisse der Bevölkerung, welche eine Folge der ungünstigen Kaffee-Ernte und der niedrigen Reispreise sowie der geringeren Erwerbe aus sonstigen Gewerben war. Dazu kam noch, dass seit der Vollendung der Linie bis Tjitjalengka (September 1884) der Verkehr von für den Bau bestimmten Güter, wofür in 1884 dem Betriebsdienst noch eine Summe von 66 018 fl. zu Gute kam, in 1885 fast gänzlich eingestellt war.

Die Betriebsresultate der westlichen Linien gestalteten sich folgendermassen:

Jahr	Durchschnittliche Betriebslänge km	Einnahmen fl.	Ausgaben fl.	Gewinnsaldo fl.	Totalsumme des Gewinnsaldos fl.	Prozente der Brutto-Einnahmen	Prozente des Anlagekapitals
		pro Tag und pro Kilometer					
1882	50 123	14,13	9,60	4,53	82 999	32,00	1,56
1883	81 959	13,00	8,74	4,26	127 530	32,78	1,48
1884	141 214	15,33	8,17	7,16	369 904	46,68	2,64
1885	183 616	11,42	8,09	3,33	223 095	29,15	1,21

Auf den westlichen Linien wurden in 1885 befördert: Personen I. Klasse 3 708, II. Klasse 18 750, III. Klasse 351 973, IV. Klasse 142 442, überhaupt 516 973; Gepäck 511 390 kg, Expressgüter 341 127 kg, Eil- und Frachtgüter 32 167 100 kg, Equipagen, Pferde und Vieh 1 810 Stück.

Hiervon entfallen:

a) auf die Linie Buitenzorg-Tjitjalengka: Personen I. Klasse 1 396, II. Klasse 9 496, III. Klasse 241 560, überhaupt 252 452 gegen 265 896 in 1884, 133 730 kg Gepäck (129 040), 333 158 kg Expressgüter (320 566), 31 289 850 kg Eil- und Frachtgüter (42 836 270) und 1 810 Stück Equipagen, Pferde und Vieh (2 907);

b) auf die Linie Batavia-Tandjonk-Priok: Personen 2 412 I. Klasse, 9 254 II. Klasse, 110 413 III. Klasse, 142 442 IV. Klasse, überhaupt 264 521, 377 660 kg Gepäck, 7 969 kg Expressgüter und 877 250 kg Eil- und Frachtgüter.

Die 252 452 Personen auf der Preanger Eisenbahn wurden mit 22 Personen- und 2 316 gemischten Zügen und die 264 521 Personen auf der Priok Bahn mit 118 Personen- und 1 750 gemischten Zügen befördert, also resp. 108 und 141 Personen pro Zug.

An der Einnahme aus dem Personenverkehr betheiligte sich die I. Klasse mit 3.12 resp. 3,46 pCt., die II. Klasse mit 11,87 resp. 8,91 pCt., die III. Klasse mit 85,01 resp. 53,24 pCt. und die IV. Klasse mit 34,39 pCt.

Pro Reisenden wurde durchschnittlich vereinnahmt: auf der Preanger Bahn: I. Klasse 5.46 fl., II. Klasse 3,05 fl., III. Klasse 0,86 fl., überhaupt 0,96 fl. und auf der Priok Linie: I. Klasse 0,29 fl., II. Klasse 0,20 fl., III. Klasse 0,10 fl., IV. Klasse 0,05 fl., überhaupt 0,07 fl.

Die Gesammteinnahmen und die Gesammtausgaben betrugen auf den westlichen Linien:

für den Transport von	Betrag fl.	Prozent der Brutto-Einnahmen	pro Jahr-kilometer fl.	pro Tag-kilometer fl.	pro Zug-kilometer fl.
Personen	265 084	34,63	1 444	3,96	0,60
Gepäck	6 368	0,83	35	0,09	0,02
Expressgüter	14 815	1,94	80	0,22	0,03
Frachtgüter	426 887	55,78	2 324	6,37	0,97
Equipagen, Pferde und Vieh	6 427	0,84	35	0,09	0,01
Depeschenverkehr	1 446	0,19	8	0,02	0,01
Extraordinarien	44 335	5,79	242	0,66	0,10
Gesammteinnahme	765 362	100,—	4 168	11,41	1,74
Allgemeine Ausgaben . . .	65 951	8,62	359	0,98	0,15
Verwaltungskosten	50 034	6,54	272	0,75	0,11
Bahndienst	141 317	18,46	770	2,11	0,32
Fahr- und Maschinendienst	177 933	23,25	969	2,65	0,41
Transportverwaltung . . .	107 031	13,99	583	1,60	0,25
Gesammtausgabe	542 266	70,86	2 953	8,09	1,24
Gewinnsaldo	223 096	29,24	1 215	3,32	0,50
Diese Totalsummen vertheilen sich wie folgt:					
Einnahme:					
Buitenzorg-Tjitjalengka .	741 417	—	4 070	11,15	1,75
Batavia-Tandjong-Priok .	23 945	—	16 400	44,94	1,42
Ausgabe:					
Buitenzorg-Tjitjalengka .	526 574	—	2 891	7,92	1,25
Batavia-Tandjong-Priok .	15 692	—	10 747	29,45	0,93
Gewinnsaldo:					
Buitenzorg-Tjitjalengka .	214 843	—	1 179	3,23	0,50
Batavia-Tandjong-Priok .	8 253	—	5 653	15,49	0,49

Ende Dezember 1885 waren vorhanden: 24 Lokomotiven, 49 Personenwagen, 10 Gepäckwagen und 211 Lastwagen. — Der Steinkohlenverbrauch betrug in 1885 3 607 t. Von den Lokomotiven wurden 622 677 km, von den Personen- und Gepäckwagen 1 066 810 km und von sämmtlichen Lastwagen 1 750 953 km zurückgelegt.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. d. M. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld eröffnete 9,9 km lange Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Saalhausen nach Schmallenberg ist nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2192 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 2240 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 2274 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebilette (abgesandt am 11. d. Mts.).

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Verpflichtung der Strassenpferdebahn zur Reinhaltung der Gleisanlage und der Pflaster- und Chausseebahn.** Der Unternehmer der Nürnberg-Fürther Strassenpferdebahn hat ausser den durch § 106 der ortspolizeilichen Vorschriften des Stadtmagistrats Nürnberg in Bezug auf den Strassenverkehr und die öffentliche Reinlichkeit vom 15. November 1876 / 8. Mai 1882 auferlegten Verpflichtungen auch die, zur warmen Jahreszeit bei trockener Witterung ausser der sogenannten Kehrzeit täglich Morgens zwischen 7 und 8 Uhr die Gleisanlage und die Pflaster-und Chausseebahn auf eine Entfernung von 1,50 m von der Gleismitte an zu beiden Seiten der Gleise ausgiebig mit Wasser zu begiessen und ist wegen der Unterlassung strafbar — § 366 No. 10 R.-Str.-G.-B.; § 107 Ortspolizei-Vorschriften des Stadtmagistrats Nürnberg vom 15. November 1876 / 8. Mai 1882. Aus den Entscheidungsgründen: „Die Vorinstanzen haben den Angeklagten Gustav R., Betriebsdirektor der Nürnberg - Fürther Strassenpferdebahn, von der Anklage, es unterlassen zu haben, in der Zeit vom 28. April bis 9. Mai 1886 trotz fortwährend trockener Witterung verschiedene Strecken des Pferdebahngleises mit Wasser zu begiessen und wegen dieser Unterlassung sich gegen die Vorschriften §§ 106 und 107 der ortspolizeilichen Vorschriften vom 15. November 1876 in deren Fassung vom 8. Mai 1882, sowie gegen § 366 No. 10 des R.-Str.-G.-B.'s verfehlt zu haben, freigesprochen, weil eine strafrechtlich verfolgbare Verpflichtung der Strassenpferdebahn zur Beobachtung der im § 107 der erwähnten Vorschriften enthaltenen Bestimmungen, welche nicht ausdrücklich auf das Unternehmen der Strassenpferdebahn erstreckt seien, nicht anerkannt werden könne, zum mindesten die Anwendung dieser Bestimmungen auf die Strassenpferdebahn höchst zweifelhaft sei. — Die Revision des Staatsanwalts, welche sich gegen das die Berufung des Amtsanwaltes bei dem Amtsgerichte Nürnberg wider das schöffengerichtliche Urtheil vom 28. Juli verwerfende Urtheil der Ferienkammer des Landgerichts Nürnberg vom 13. August 1886 richtet und zur Begründung des auf Aufhebung des oberrichterlichen Urtheils abzielenden Antrags die §§ 106 und 107 der zu § 366 No. 10 des R.-Str.-G.-B.'s erlassenen ortspolizeilichen Vorschriften des Magistrats der Stadt Nürnberg vom 15. November 1876 in der Fassung des § 106 vom 8. Mai 1882 als verletzt bezeichnet, stellt sich als begründet dar."

Die sehr weit- und eingehenden Ausführungen des Obersten Gerichtshofes können, weil von geringem Interesse, hier füglich übergangen werden und es erübrigt daher, nur auf das Ergebniss dieser Ausführungen zurückzugreifen, welches dahin ausgesprochen ist: „Die Ferienkammer habe dadurch, dass sie die dem Angeklagten nachgewiesene Unterlassung als von der Bestimmung im § 106 Absatz 2 mit § 107 der ortspolizeilichen Vorschriften der Stadt Nürnberg vom 15. November 1876 in deren Fassung vom 8. Mai 1882, mithin auch von der Strafvorschrift des § 366 No. 10 R.-Str.G.-B.'s nicht betroffen erklärt und, ohne die erforderlichen thatsächlichen Feststellungen insbesondere auch darüber zu treffen, ob die Tage, an denen der Angeklagte das Begiessen der Strasse unterliess, der warmen Jahreszeit angehörten, und ob das Verhalten des Angeklagten einem einzigen strafbaren Vorsatze entsprang, oder ob dasselbe mehrere selbständige Handlungen umfasste, die Berufung des Amtsanwalts gegen das freisprechende schöffengerichtliche Urtheil verworfen hat, die bezeichneten Gesetzesstellen durch Nichtanwendung verletzt. Es sei daher das angefochtene Urtheil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen." (Erk. des Oberlandesgerichts zu Nürnberg vom 16. November 1886; Samml. d. Entscheid. Bd. IV S. 288 ff.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn. Am 15. d. M. wird die Bahn von Weimar über Berka nach Tannroda mit Abzweigung von Berka nach Blankenhain zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Das Nähere ist aus dem auf den Stationen aushängenden Fahrplan und aus den ebendaselbst verkäuflichen Nachträgen zu den Thüringischen Verbands-Personentarifen zu ersehen.

Berlin, im Mai 1887. (1071H&V)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

---

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die bisher nur für die Abfertigung von Personen und Gütern in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Bischleben mit dem 14. d. Mts. auch für die direkte Abfertigung von Gepäck sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Berlin, den 11. Mai 1887. (1072)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 15. d. Mts. tritt der Nachtrag II zum Main-Neckar-Oberhessischen Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, worüber die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 11. Mai 1887. (1073)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. Mai l. J. werden für den Verkehr zwischen den Badischen Stationen Eberbach und Mannheim einerseits und gewissen Stationen der Rhein-Nahebahn (Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln linksrh.) andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für gewisse Stückgüter eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Eberbach und Mannheim sowie das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 10. Mai 1887. (1074)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. d. M. sind folgende Tarifnachträge für den diesseitigen Lokalverkehr in Kraft getreten:

Nachtrag 7 zum Lokalgütertarif, enthaltend Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, für Ziegelsteine und für Kalkschlamm;

Nachtrag 7 zum Lokalvieh- etc. Tarif, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und des Tarifs für Nebengebühren.

Exemplare dieser Nachträge sind von unseren Expeditionen käuflich für je 10 ₰ zu beziehen.

Güstrow, den 2. Mai 1887. (1075RM)
Der Vorstand.
Beyer.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. Juni d. J. treten im Verkehre zwischen Holoubkau und Bautzen, Dresden, Hainsberg, Mügeln und Nossen für Güter des Spezialtarifs III direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 5. Mai 1887. (1076)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostsee-Eisenbahnverband. Im vorbezeichneten Verbande treten mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab direkte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen Station Pansdorf der Eutin-Lübecker Eisenbahn einerseits und Station Sternschanze des Direktionsbezirks Altona andererseits in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Altona, den 7. Mai 1887. (1077)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wird der Nachtrag I zum Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifheft VI a vom 1. September 1885 ausgegeben.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Freiburg-Wiehre, Graben-Neudorf, Neustadt i. Schw., Schiltach, Sinsheim und Titisee, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs. Unter letzteren ist die mit 1. Juli l. J. stattfindende Ausscheidung der Route über Herbesthal für den Verkehr zwischen Antwerpen und Loewen einerseits und gewissen Nordbadischen Stationen wie Mannheim, Heidelberg etc. andererseits besonders zu erwähnen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. Mai 1887. (1078)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. treten folgende Tarifnachträge in Kraft und zwar für den Verkehr mit

1. Stationen der Badischen Staatseisenbahnen je ein Nachtrag (I) zu den Tarifheften I bis V,
2. Stationen der Main - Neckarbahn der Nachtrag II zu dem Tarifheft II,
3. Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen je ein Nachtrag (IX) zu den Tarifheften I, III, IV und V und der Nachtrag XI zu dem Tarifheft II,
4. Station Basel der Nachtrag II.

Diese Nachträge enthalten neben verschiedenen Ergänzungen Tarifkilometer und Frachtsätze für in den Verkehr neu einbezogene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) — nur im Verkehr mit der Württembergischen Staatsbahn —, des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen, ferner anderweite, theilweise herabgesetzte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Altenkirchen, Au, Eitorf, Herchen und Schladern.

Wegen noch nicht erfolgter Eröffnung der neu aufgenommenen Badischen Stationen bezw. wegen durch die Berichtigungen eintretenden Frachterhöhungen tritt der Inhalt der Nachträge theilweise erst mit einem späteren Tage in Kraft. Das Nähere ergeben die Nachträge selbst, welche bei den Güterexpeditionen zu haben sind.

Köln, den 10. Mai 1887. (1079)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 20. Mai d. J. kommen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirk **Hannover** (einschliesslich der Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn) sowie Stationen der Grossherzoglich **Oldenburgischen** Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits die Nachträge 4 bezw. 3 zur Einführung, welche Entfernungen und Frachtsätze für die Haltestelle Plessa des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthalten.

Die Nachträge sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 7. Mai 1887. (1080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-Böhmischer Flachs-Verkehr. Vom 1. Juni d. J. neuen Stils ab wird die Station Charino der Rybinsk-Bologoje Bahn in den vom 1. Oktober 1886 neuen Stils gültigen Frachttarif mit den folgenden Schnittfrachtsätzen für Flachs, Flachsheede und Werg neu aufgenommen:

Zur Tarif-Tabelle III.

Ab Schnittpunkt Wirballen östlich 1 477 km, 3,20 *M.* für 100 kg. Für Aufladen und Uebergabe auf den Russischen Bahnen sowie für die Leitung der Sendungen gelten dieselben Gebühren bezw. Vorschriften wie für den Verkehr von den übrigen Verbandstationen der Rybinsk-Bologoje Bahn.

Bromberg, den 2. Mai 1887. (1081)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Ungarischer Güterverkehr. Der im Nachtrag I zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 15. Oktober 1885 enthaltene, irrthümlich mit 7,77 *M.* angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 6a (Eier etc.) für Szöregh - Dortmund B. M. wird mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab auf 8,77 *M.* pro 100 kg berichtigt.

Köln, den 9. Mai 1887. (1082)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juni d. J. neuen Stils ab wird die Station Charino der Rybinsk-Bologoje Bahn in die Ausnahmetarife I A und I B für Flachs, Flachsheede und Werg sowie in den Ausnahmetarif II für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) mit den folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Ausnahmetarif I A.

		für 100 kg
Zur Tariftabelle III. Ab Wirballen östlich	1477 km	155,32 Kop.
Zur Tariftabelle IV. Ab Schnittpunkt (Königsberg) östlich	1634 „	171,62 „

Ausnahmetarif I B.

Zur Tariftabelle III. Ab Schnittpunkt Wirballen östlich	1477 km	3,20 *M.*

Ausnahmetarif II.

		für 10 000 kg
Zur Tariftabelle I. Von Charino nach Königsberg		171,62 Rbl.
„ Memel		177,39 „
„ Tilsit		174,83 „
„ Insterburg		169,47 „
„ Gumbinnen		165,08 „
„ Eydtkuhnen loco		158,73 „
„ Eydtkuhnen trans.		155,82 „
Zur Tariftabelle II. Ab Schnittpunkt Königsberg östlich	1634 km	171,62 „
Zur Tariftabelle IV. Ab Schnittpunkt Sosnowice östlich	1634 „	204,30 „
Zur Tariftabelle V. Ab Schnittpunkt Sosnowice östlich	2028 „	333,99 „

Für Aufladen und Uebergabe auf den Russischen Bahnen, sowie für die Leitung der Transporte gelten dieselben Gebühren bezw. Vorschriften wie für den Verkehr von den übrigen Verbandstationen der Rybinsk-Bologoje Bahn.

Bromberg, den 2. Mai 1887. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Viehverkehr. Die Station Nymegen der Niederländischen Staatsbahn wird vom 15. Mai d. J. ab in den Tarif vom 15. Oktober 1884 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren des Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Verkehrs aufgenommen.

Elberfeld, den 6. Mai 1887. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Vom 14. Mai d. J. ab findet von und nach der Haltestelle Bischleben direkte Abfertigung von Reisegepäck, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen.

Erfurt, den 9. Mai 1887. (1085)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Verkehre mit Mannheim und Eberbach der Hessischen Ludwigsbahn, Basel der Reichsbahn, Saargemünd und Scheidt der linksrheinischen Direktion zu Köln eingeführten Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter kommen mit sofortiger Gültigkeit auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen und resp. der Pfälzischen Bahnen im **Westdeutschen Verbande** zur Einführung.

Das Nähere ist auf den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfragen.

Hannover, den 5. Mai 1887. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Mai 1887 tritt im **Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs etc. ab Königsberg i. Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen** vom 1. Oktober 1886 ein neuer Frachtsatz für Hanf, Hanfgarn (sogen. Seilergarn) und Hanfheede nach Driesen-Vordamm, Station des Bezirks Bromberg, in Höhe von 0,91 *M.* für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 6. Mai 1887. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum internen Gütertarif vom 1. November 1881 ist das Ergänzungsblatt No. 11, die Tarifkilometer der Station Roth-Malsch enthaltend, welche am 20. d. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet wird, zur Ausgabe gelangt. Dasselbe wird unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 9. Mai 1887. (1088)
Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahn. Für seewärts zum Export bestimmte Sendungen Getreide etc. von Station Tscherkassy der Fastow-Bahn und Krementschug der Charkow-Nikolajewbahn nach Königsberg etc. gelten vom 1./13. Mai cr. ab folgende ermässigte Sätze: Von Tscherkassy 102,50 Rbl. + nach Königsberg 47,45 *M.*, Pillau 56,31 *M.*, Memel und Elbing 64,25 *M.*; von Krementschug für Getreide etc. 119,62 Rbl., für Oelkuchen 115,37 Rbl. + nach Königsberg 43,36 *M.*, Pillau 51,52 *M.*, Memel und Elbing 58,82 *M.* pro 10 000 kg.

(1089)

Lokal-Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. tritt unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs für den Transport der Artikel „grobes Packpapier und grobe Packpappe in Packen, Ballen oder Rollen" in Sendungen von mindestens 5 000 kg pro Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, welche seewärts von Finnland hier eingehen, für die Bahnstrecke Lübeck (Bahnhof) -Hamburg (Bahnhof) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,37 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Die Anwendung dieses Satzes ist an die fernere Bedingung geknüpft, dass die Sendungen nachweislich von Hamburg seewärts nach ausserdeutschen Häfen zur Weiterbeförderung gelangen.

Lübeck, den 12. Mai 1887. (1090)
Die Direktion der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Am 1. Juni l. J. tritt zu Theil II des Deutsch - Italienischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1882 der XI. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der hiezu gehörigen Nachträge I—X enthält.

München, den 7. Mai 1887. (1091)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juli d. J. kommt ein neuer **Lokal - Gütertarif** für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn zur Einführung, durch welchen der bisherige Ausnahmetarif 1 aufgehoben und theilweise Erhöhungen, theilweise Ermässigungen gegen die bisherigen Tarifsätze eintreten.

Auskunft über diesen Tarif wird durch unsere Kontrole, vom 1. Juli ab auch durch alle diesseitigen Stationen ertheilt.

Blankenburg, Harz, den 9. Mai 1887. (1092)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahngesellschaft.
A. Schneider.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 37 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 14. Mai 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

In den Hannover-Bayerischen Verbands-Güterverkehr ist vom 1. k. Mts. an die Station Achdorf einbezogen und in das vom 1. Mai l. J. an gültige Tarifheft No. 1 auf Seite 22 in der Kilometertafel I nachzutragen, wie folgt:

Bayerische Verbandsstation: Achdorf.
„ Knotenstation: Regensburg.
Anstosskilometer: a) 65 — b) 68 — c) 72 — d) 80.

Ausserdem sind in der Kilometertafel II des bezeichneten Tarifhefts einige Druckfehler aufgefunden, über deren Berichtigung die Güterexpeditionen zu Coppenbrügge, Löhne, Lollar, Uslar — E.-D.-Bezirk Hannover — oder die der Bayerischen Stationen Crailsheim, Hösbach und Wernfeld auf Anfragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 7. Mai 1887. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Güter- etc. Verkehr zwischen Frankfurt a/M. und Basel. Die für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M.-Taunusbahnhof und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen einerseits und Basel, Badische Bahn, andererseits, zur Einführung gelangten Ausnahmesätze für bestimmte Stückgüter gelten mit sofortiger Gültigkeit auch für die vor Basel gelegenen Stationen der Badischen Bahn, soweit die normalen Sätze der Stückgut-Klasse höher sind.

Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1887. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande treten am 15. Mai d. J. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des nördlichen Netzes der Niederländischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Elberfeld, den 10. Mai 1887. (1095)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 15. Mai d. J. treten für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. Frachtzahlung hierfür von der Haltestelle Prygodzice nach den Oberschlesischen Hüttenstationen Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen sowie unser Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft ertheilen.

Breslau, den 10. Mai 1887. (1096)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Aus Anlass der Erhöhung der Ungar. Transportsteuer ab 1. Juli l. J. wird der Oesterr.-Ungar. Verbandtarif Theil II — Heft 4 für den direkten Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen Wien (Staats- u. Nordbahnhof), ferner Wien (Kaiserin Elisabeth-Bahnhof) transit und Wien-Lagerhaus einerseits und Ungarischen Stationen andererseits einer Umarbeitung unterzogen, und wird der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1885 sammt den hierzu gehörigen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Dieser neu umgearbeitete Tarif wird ausser den durch die Transportsteuer bedingten Aenderungen auch noch theilweise Frachterhöhungen enthalten.

Das Erscheinen des neuen Tarifes wird besonders kundgemacht werden. (1097RM)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Cellulose, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzpapierstoff, Holzzellstoff in Form von Pappendeckel treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von u. nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 — 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
nach und von Wien K. F. N. B., K. E. B., K. F. J. B., Oe. U. St. E. G., Oe. N. W. B.	2,31 *M.*	1,01 *M.*
Von und nach Dresden-Elbkai nach und von Wien K. F. N. B., K. E. B., K. F. J. B., Oe. U. St. E. G., Oe. N. W. B.	2,70 „	1,36 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. Mai 1887. (1098)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Porzellanwaaren treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Reichenberg S. N. D. V. B. u. Sächs. St. B.	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	0,48 *M.*

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. Mai 1887. (1099)
Die Betriebsdirektion.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Am 1. Juni 1887 tritt der Nachtrag V zum Oesterr.-Ungar. Verbandtarife Theil II Heft 4 in Kraft. — Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen des Nachtrages III zum genannten Verbandtarife und ist bei den Verbandsverwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (RM 1100)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Vom 20. Mai d. J. ab findet von und nach der Haltestelle Kl.-Wittenberg, sowie den Haltepunkten Klieken, Mosigkau, Marke und Jütrichau direkte Abfertigung von Reisegepäck statt.

Näheres bei den Expeditionen.

Erfurt, den 11. Mai 1887. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 25. Mai d. J. tritt bei Eröffnung der Personenhaltestelle Hülserberg der Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr in Kraft.

Derselbe enthält Tarifsätze für die Personenbeförderung von und nach der Haltestelle Hülserberg.

Exemplare des Nachtrags können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, im Mai 1887. (1102)
Die Direktion.

4 Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 30. April 1887 auf Grund des mit hohem K. K. Finanzministerial-Erlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788 genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XIX. Verloosung der Prioritätsobligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. Silber wurden folgende 187 Nummern gezogen:

35 49 404 496 522 557 690 761 782 933
948 994 1106 1238 1269 1525 1645 1647 1691
1943 1972 2209 2255 2361 2503 2687 2763
2847 2985 3062 3159 3164 3183 3249 3505
3540 3683 3697 3742 3794 4024 4108 4145
4367 4446 4585 4589 4612 4682 4704 4751
4952 5073 5168 5180 5233 5409 5563 5647
5702 5906 5932 5957 6148 6152 6220 6226
6343 6352 6572 6663 6667 6793 6928 6942

6965 7052 7236 7264 7416 7434 7706 7718 7763 7827 7863 7901 8017 8026 8087 8303 8523 8526 8586 8759 8814 8828 8829 9364 9372 9386 9452 9703 9755 9807 9850 10197 10374 10410 10521 10523 10540 10541 10626 10689 10808 10823 10846 10983 11051 11067 11335 11358 11572 11684 11754 11798 11808 11843 12046 12351 12357 12412 12469 12493 12514 12564 12754 12941 13000 13044 13117 13169 13191 13289 13335 13397 13485 13626 13643 13704 13745 13809 13937 13951 13969 14003 14021 14169 14191 14267 14398 14495 14566 14674 14693 14745 14752 14784 14875 14936 15016 15161 15224 15280 15451 15491 15501 15515 15598 15698 15733 16026 16029 16298 16321 16333.

Vom 1. August 1887 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, und zwar spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

- in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
- in Breslau: Herr E. Heimann;
- in Frankfurt a/M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
- in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt;
- in München: die Bayerische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1887 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1887 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung im Jahre 1882: No. 7570 7798 11503.

Ziehung im Jahre 1883: No. 2496 2564 2578 6327 9650 14159.

Ziehung im Jahre 1884: No. 3509 3556 4937 6448 11140 12991.

Ziehung im Jahre 1885: No. 451 841 1508 2611 3515 3943 6191 7422 7439 7576 8223 8295 10077 11973 12463 12970 13295 13941 14799.

Ziehung im Jahre 1886: No. 739 978 1701 1740 2626 2832 3020 3353 3609 5839 6182 7079 7433 7552 9214 9525 9600 10791 11652 15343 15436.

Wien den 30. April 1887. (1103)

Vom Verwaltungsrathe.

5. Submissionen.

Verdingung einer Wasserleitung. Für die neue Wasserstationsanlage auf Bahnhof Peiskretscham soll die Lieferung und Verlegung der Rohre für eine rund 950 m lange Wasserleitung in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Das Verzeichniss der Rohre sowie die Lieferungsbedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus, oder werden gegen postfreie Einsendung von 1,0 *M.* Schreibgebühren unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Wasserleitung für Bahnhof Peiskretscham" bis zu dem auf den 27. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr anstehenden Verdingungstermine an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 10. Mai 1887. (1104)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Ges., betr. Zwillings-Verbund-Dampfpumpe, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 38. 1887.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Mai 1887.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Juni d. Js. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen an.

Inhalt:

Die neue Londoner Untergrundbahn in Röhrentunneln.

Bereits in No. 39, S. 464 des Jahrganges 1886 unserer Zeitung sind wir in der Lage gewesen, auf eine neue, für London geplante Untergrundbahn mit Seilbetrieb aufmerksam zu machen, deren Eigenartigkeit insbesondere darin besteht, dass dieselbe durch gusseiserne Röhren geführt wird, welche lediglich für den Durchgang der Betriebsmittel Raum gewähren. Die Ausführung des Unternehmens, insoweit dasselbe damals schon die Zustimmung des Parlamentes gefunden hatte, ist inzwischen von der „City of London and Southwark Subway Company" lebhaft gefördert, und bei dem Eifer, mit welchem die Herstellungsarbeiten betrieben werden, dürfte dasselbe binnen kurzer Zeit mit den zahlreichen, verschiedenartigen Einrichtungen, welche den gewaltigen Verkehr der Englischen Landeshauptstadt zu vermitteln bestimmt sind, in den Wettbewerb treten. Einer ausführlichen Mittheilung des „Engineering"*) verdanken wir die Anregung und die sachlichen Unterlagen zu den nachstehenden Erörterungen über diese Anlage, in welchen der Vollständigkeit und des Zusammenhanges wegen einige Einzelheiten der bereits früher mitgetheilten Angaben wiederholt sind.

Die neue Untergrundbahn (the City and Southwark Subway) hat den Zweck, in rascher und bequemer Weise den Verkehr zwischen dem Stadtviertel an der nördlichen Uferseite der Londonbrücke und dem südlich der Themse gelegenen Stadttheile zu vermitteln. Bei der Herstellung der Bahn sollte auf eine thunlichste Einschränkung der Kosten hingewirkt werden, um die finanzielle Grundlage für dieselbe von vornherein günstiger zu gestalten als bei den bestehenden Untergrundbahnen, deren Anlagekapital, abgesehen von den ausschliesslichen Aufwendungen für die bauliche Ausführung der Bahnanlagen selbst und für die Bedürfnisse des Betriebes, durch die unvermeidlichen, beträchtlichen Ausgaben für das Unterfangen von Gebäuden, für die Verlegung von Kanälen, Röhren u. s. w. sehr erheblich vergrössert worden ist. Zu diesem Behufe wurde grundsätzlich darauf Bedacht genommen, vorhandene Konstruktionen jeglicher Art nicht in Mitleidenschaft zu ziehen und Entschädigungsansprüche von Privatbesitzern zu vermeiden. Diesen beiden Bedingungen ist durch das gewählte System im wesentlichen auch entsprochen worden. Dasselbe gestattete, die Bahn so tief anzuordnen, dass Röhren, Kanäle, Fundamente von Bauwerken u. s. w. unverändert und auch unbeeinflusst von den Herstellungsarbeiten für dieselbe bleiben konnten. Da ferner die Bahn durch die ertheilte Genehmigung des Parlamentes als ein für die Allgemeinheit nützliches Werk anerkannt war und demgemäss die Berechtigung zur unentgeltlichen Inanspruchnahme des unter öffentlichen Strassenzügen liegenden Gebietes erworben hatte, so wurde die Linie derartig angeordnet, dass der bei Stadtbahnen sonst ganz besonders ins Gewicht fallende Posten für Grunderwerb vernachlässigt werden konnte.

Diese Sparsamkeit hinsichtlich der Anlagekosten bedingte allerdings den Nachtheil, dass auch die Stationen der Bahn sich in einer nicht unbeträchtlichen Tiefe unter der Strasse befinden mussten, und man konnte sich nicht verhehlen, dass dieser Umstand zweifellos für die Rentabilität des Unternehmens verhängnissvoll werden müsse, wenn es nicht gelang Einrichtungen zu treffen, durch welche den Benutzern der Bahn die Möglichkeit gewährt wurde, den Höhenunterschied zwischen den Stationen und der Strassenoberfläche in einfacher, gefahrloser Weise und rascher, als es vermittelst Treppen statthaft ist, zu überwinden. Das zu diesem Behufe geeignete Hilfsmittel erkannte man in der Anwendung hydraulischer Aufzüge, welche sich zu gleichem Zwecke bei dem Mersey-Tunnel bereits bewährt hatten, und an deren Benutzung sich das Publikum schneller, als man es wohl erwartet haben mochte, gewöhnt zu haben scheint. Da nun in dem vorliegenden Falle von der Zuverlässigkeit und von der zweckmässigen Einrichtung der Aufzüge ein wesentlicher Theil des erhofften Erfolges der neuen Bahn abhängt, so ist es selbstverständlich, dass denselben eine ganz besondere Sorgfalt zu widmen sein wird. Man

*) Engineering, Vol. XLIII, No. 1109 und 1111.

beabsichtigt, auf jeder Station zwei derartige Aufzüge für je 50 Personen — eine halbe Zuglast — aufzustellen. Der jedesmalige Hub derselben soll 15 Sekunden beanspruchen, während die Hubhöhe zwischen 12 und 18 m wechselt. Diese Leistung kann als eine ungewöhnliche nicht bezeichnet werden, da in Liverpool die Aufzüge der Jamesstreet-Station und der Hamiltonstreet-Station eine Höhe von 23 bezw. 27 m bei einer zulässigen Belastung von je 100 Personen zu überwinden haben. Der erforderliche Wasserdruck wird den Stationen der Untergrundbahn durch eine von einer Pumpstation in der Nähe der Elephant- und Castle-Station ausgehende Rohrleitung zugeführt werden.

Die doppelgleisige Bahn, welche in der City nahe bei dem „Monument" an der König Wilhelmstrasse beginnt und in Stockwell endet, hat eine Gesammtlänge von rund 5 100 m, von welcher etwa die erste Hälfte durch das Parlament genehmigt worden ist, während der Gesetzentwurf für die Reststrecke dem Hause der Gemeinen bereits vorgelegen hat, jedoch der Beschlussfassung seitens der Pairskammer noch bedarf. Auf den beiden Endstationen vereinigen sich die beiden Gleise aus Betriebsrücksichten zu einem Gleise; im übrigen ist für jedes derselben ein besonderer Tunnel vorgesehen. Bei dieser Anordnung ist es nicht erforderlich, dass die beiden Tunnel sich neben einander in derselben Höhenlage befinden, sondern dieselben können, je nachdem die örtlichen Verhältnisse — namentlich bei engen Strassen behufs Vermeidung einer Inanspruchnahme von Privateigenthum — es zweckmässig erscheinen lassen, sowohl in wagerechter, als auch in senkrechter Richtung, sowie in diesen beiden Richtungen gleichzeitig, gegen einander verschoben werden, wie es thatsächlich auch geschehen ist. Stellenweise liegt der eine Tunnel genau über dem anderen, an anderen Stellen befinden sie sich in der Horizontalprojektion zwar mehr oder weniger neben einander, jedoch in verschiedenen Höhenlagen.

Die Tunnel haben einen kreisförmigen Querschnitt mit einem inneren, zwischen den Flanschen gemessenen Durchmesser von 3,05 m; die Querschnittsfläche beider zusammen erfordert beispielsweise weniger als ein Fünftel von dem Querschnitte des gemauerten Tunnels der Metropolitan District Bahn in der Cannon Strasse. Jedes Rohr wird aus Ringen von 0,5 m Länge, deren Wandung 2,54 cm stark und mit 8,90 cm breiten und 3,20 cm starken inneren Flanschen versehen ist, mittelst Schraubenbolzen zusammengesetzt. Zwischen den Flanschen erfolgt die Dichtung durch Werg und Cement. Jeder Ring besteht aus sechs gleichen grösseren Segmentstücken und einem oberen kleinen Schlussstück — letzteres mit parallelen Enden —, welche durch Flansche, Schraubenbolzen und 0,6 cm starke Zwischenlagen von Kiefernholz mit einander verbunden sind. Zum Vortreiben der Röhren wird ein 1,8 m langer Stahlring von etwas grösserem Durchmesser als das Tunnelrohr selbst, um welches er sich an dem vorderen Ende legt, benutzt. Derselbe wird nach Beseitigung der Erde vor dem Ringe durch hydraulische Pressen, welche einen Druck gegen eine gusseiserne, an der inneren Seite des Ringes angebrachte Verstärkung ausüben, allmählich vorwärts getrieben. Sobald der erforderliche freie Raum durch die Beseitigung der Erde und das Vorschieben des Stahlringes gewonnen ist, wird innerhalb desselben ein neuer 0,5 m langer Ring an das bereits verlegte Rohr angefügt. Binnen 24 Stunden konnte der Tunnel in dem vorgefundenen Thonboden um etwa 3,0 m vorgetrieben werden. Da der am vorderen Ende des Rohres gelöste Boden innerhalb desselben rückwärts bis zum nächsten Bahnhof geschafft wird, so konnte jede Belästigung des Strassenverkehrs, sowie auch jede Inanspruchnahme der betreffenden Strassenoberflächen als Lagerplatz für die Zwecke der Bauarbeiten vermieden werden, ein Umstand, welcher für die billige Herstellung derselben von wesentlicher Bedeutung geworden ist. Nur für die Ausführung unter der Themse musste in derselben ein Werkplatz in Gestalt einer Bühne hergerichtet werden, von wo aus ein Arbeitsschacht bis zu der erforderlichen Tiefe unter dem Flussbett hinabgesenkt worden ist.

Da in dem engen Tunnelraume die Verwendung von Lokomotiven mit Rücksicht auf den die Luft verderbenden Rauch derselben ausgeschlossen erscheinen musste, wird die Einrichtung des Seilbetriebes beabsichtigt, und zwar sollen zwei 2,5 cm starke Stahldrahtseile ohne Ende angeordnet werden, von welchen das eine in dem einen Tunnel von dem Maschinenhause bei der Elephant und Castle Station nach der City und von hier aus in dem andern Tunnel zurückgeht, während das zweite in entsprechender Weise von derselben Centralstelle aus in der entgegengesetzten Richtung nach Stockwell und zurück geleitet wird. Der vordere von den beiden Wagen eines jeden Zuges wird mit dem Seile durch eine Greifereinrichtung verbunden, welche in bekannter Weise die Bewegung bezw. das Anhalten vermittelt. Als durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Züge, einschliesslich des Aufenthaltes auf vier Zwischenstationen, sind 14,5 km in der Stunde angenommen.

Die Wagen, welche 50 Personen fassen können, werden hinsichtlich ihrer Einrichtung im wesentlichen denjenigen der Tramways gleichen, aber letztere in Bezug auf die Platzgrösse für jede Person und beispielsweise die Wagen zweiter Klasse der Metropolitanbahn an Breite um 46 cm übertreffen. Im Interesse der thunlichsten Sicherheit des Betriebes wird jeder Wagen mit einer doppelten Bremseinrichtung ausgerüstet, obwohl die Neigungsverhältnisse der Bahn nur an einer Stelle zwischen der Citystation und dem Flusse, woselbst in dem einen Tunnel eine Steigung von 1 : 30, in dem andern ein Gefälle von 1 : 15 zu durchfahren ist, eine gewisse Vorsicht erfordern. In dem gewöhnlichen Betriebe treten die Bremsen bei der Annäherung an eine Station in Thätigkeit, während gleichzeitig der Greifer von dem Kabel gelöst wird. Die Wirkung der Bremskraft wird bei dem im Verhältnisse zu den gewöhnlichen Eisenbahnfahrzeugen geringen Gewichte der Züge — 20 t Brutto, wovon 7 t oder 35 pCt. auf Personen zu rechnen sind — in kurzer Zeit eintreten. Da jeder Wagen besondere Ein- und Ausgangsthüren erhält, erfordert das Aussteigen der Personen im allgemeinen nur 20 Sekunden, so dass behufs ausgiebiger Verwerthung der Bewegungskraft die Aufenthalte auf den Stationen sehr eingeschränkt werden können. Auch auf den beiden Endstationen, auf welchen, wie bereits erwähnt, die beiden Gleise sich zu einem vereinigen, wird die Fertigstellung des eingelaufenen Zuges für der Rückfahrt in überaus kurzer Frist zu bewirken sein, da sich der Führer des Zuges nur von dem einen Ende desselben an das andere zu begeben und daselbst den Greifer mit dem betreffenden Kabel in Verbindung zu setzen hat. Es kann somit erwartet werden, dass einer Zugfolge binnen je 2 Minuten, welche während der Hauptverkehrszeit am Tage beabsichtigt wird, Hindernisse nicht entgegenstehen dürften.

Besondere Einrichtungen für die Lüftung der Tunnel werden nicht für erforderlich erachtet. Es wird vorausgesetzt, dass durch die stets in derselben Fahrrichtung sich bewegenden Züge in jedem Rohre ein ausreichender Luftzug verursacht werden dürfte, wie beispielsweise sogar in dem grossen Tunnel der Metropolitan-Distriktbahn die Wahrnehmung gemacht ist, dass jeder Zug eine beträchtliche Menge Luft vor sich herstösst und hinter sich ein gewisses Vakuum erzeugt. Die günstige Wirkung wird in diesem Falle allerdings durch die innerhalb desselben Raumes in entgegengesetzter Richtung fahrenden Züge wieder aufgehoben.

Die Gesammtkosten für die Herstellung der neuen Untergrundbahn, einschliesslich der Beschaffung des Betriebsmateriales, sind auf 11 Millionen Mark veranschlagt. Diese Summe erscheint im Vergleich zu den Kosten einer gewöhnlichen Eisenbahn gering, dieselbe ist jedoch beträchtlich höher, als an Anlagekosten für eine Trambahn von entsprechender Länge anzunehmen sein würde. Hierbei ist indessen zu berücksichtigen, dass der Aufwand für die Beförderung einer Person auf einer Eisenbahn im Durchschnitt erheblich geringer ist, als auf einer Trambahn. Die jährlichen Unterhaltungskosten der neuen Bahn werden auf 380 000 ℳ geschätzt. Wenn bei der letzteren auf eine Verzinsung in Höhe von 5 pCt. des Anlagekapitales, also von 550 000 ℳ gerechnet wird, so müsste die Bruttoeinnahme sich daher auf 380 000 + 550 000 = 930 000 ℳ belaufen, ein Betrag, welcher bei einem Tarifsatze von $8^1/_3$ bezw. $16^2/_3$ ₰ je nach der Länge der durchfahrenen Strecke einzubringen sein würde.

Ob der solchen Annahmen entsprechende Verkehr sich der neuen Bahn zuwenden wird, muss füglich die Zukunft lehren. Der Berichterstatter des „Engineering" glaubt in dieser Beziehung mit Rücksicht auf die mächtige Entwickelung, welche der Verkehr Londons insbesondere auch in den letzten zwei Jahrzehnten gewonnen hat, zu sehr weitgehenden Hoffnungen berechtigt zu sein und dem neuen Unternehmen ein, die vorstehend bezeichneten Grenzen erheblich übertreffendes finanzielles Ergebniss in Aussicht stellen zu dürfen. Es mag gestattet sein, diese Hoffnungen noch durch einige Bemerkungen zu erläutern.

Der öffentliche städtische Verkehr in London, mit Ausnahme des Vorort- und des auf zahlreiche Privatomnibusse entfallenden Verkehrs, wurde im Jahre 1864 — insoweit es sich hierbei um einen regelmässig organisirten Betrieb handelt — durch die Metropolitan-Bahngesellschaft und durch die Fuhrwerke der Allgemeinen Omnibusgesellschaft vermittelt. Erstere beförderte in dem bezeichneten Jahre 42 Millionen, letztere 11 Millionen Personen. Die Stadt zählte damals 2 940 000 Einwohner, also $^1/_{18}$ der durch jene beiden Gesellschaften beförderten Personenzahl. Die Durchschnittstaxe betrug für die Eisenbahnfahrt 20 ₰, für die Omnibusfahrt 28,3 ₰.

In der Zeit von 1864 bis 1874 traten zu den in Rede stehenden Verkehrseinrichtungen die Metropolitan-Distriktbahn und die Tramways hinzu, durch welche die Gewohnheit des Fahrens bei der Bevölkerung eine vermehrte Anregung erhielt und der letzteren ausserdem neue Stadtviertel zum Wohnen erschlossen wurden. Am Ende dieses Jahrzehnts vertheilte sich

der Verkehr im Jahresdurchschnitt auf die vier öffentlichen Fahrgelegenheiten folgendermassen:

Lfde. No.	Bezeichnung der Verkehrsmittel	Anzahl der beförderten Personen	Durchschnittlicher Fahrpreis für die einzelne Fahrt ₰
1	Allgemeine Omnibusgesellschaft	48 000 000	21,66
2	Metropolitanbahn	44 000 000	20,00
3	Distriktbahn	21 000 000	19,16
4	Tramways	42 000 000	16,67
	zusammen	155 000 000	

Zu derselben Zeit umfasste die Stadt 3 420 000 Einwohner, mithin entfielen auf jeden derselben durchschnittlich 45,3 Fahrten im Laufe des Jahres. Binnen eines Jahrzehntes hatte sich der Verkehr also um rund 152 pCt. vergrössert, wofür die Erklärung nicht allein in dem Wachsthum der Stadt und der dadurch im Interesse der Zeitersparniss bedingten vermehrten Inanspruchnahme der Fahrgelegenheiten, sondern auch — wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich ist — in der Herabsetzung der Fahrpreise zu finden sein dürfte. Es ergibt sich also auch in diesem Falle eine Bestätigung der bekannten Thatsache, dass eine Erleichterung bezw. Verbesserung des Verkehrs im allgemeinen gleichzeitig eine Vermehrung desselben bedeutet.

Das Jahrzehnt zwischen 1874 und 1884 ist für London durch eine auffällige Ausdehnung der Tramwaylinien bemerkenswerth. Gleichzeitig hatten allerdings auch die Eisenbahnen in zunehmendem Umfange die Vororte der Stadt in ihren Verkehrsbereich gezogen; die hierdurch gewonnene Vermehrung des eigentlichen inneren städtischen Verkehrs bildet indessen nur einen verhältnissmässig geringen Prozentsatz der Gesammtziffer, welche am Ende des bezeichneten Jahrzehnts — bei 4 010 000 Einwohnern der Stadt — bis zu der beträchtlichen Zahl von 308 000 000 Fahrten im Jahresdurchschnitte gestiegen war. Auf jeden Bewohner Londons entfielen somit bereits rund 77 Fahrten im Jahre. Hinsichtlich der Vertheilung des Verkehrs auf die einzelnen Linien und die bezüglichen Fahrtkosten zu dieser Zeit dürfte die nachstehende Tabelle von Interesse sein:

Lfde. No.	Bezeichnung der Verkehrsmittel	Anzahl der beförderten Personen	Durchschnittlicher Fahrpreis für die einzelne Fahrt ₰	Durchschnittliche Kosten für die Beförderung einer Person ₰
1	Allgemeine Omnibusgesellschaft	75 000 000	16,67	14,58
2	Metropolitanbahn	76 000 000	16,67	6,25
3	Distriktbahn	38 500 000	20,00	6,25
4	Tramways	119 000 000	12,91	10,41
	zusammen .	308 500 000		

Innerhalb 20 Jahren hatte sich also die Stadtbevölkerung um 36 pCt., die durchschnittlich im Laufe des Jahres auf jeden Einwohner entfallende Zahl der Fahrten um 328 pCt. und die Anzahl der Fahrten im Jahre überhaupt um 482 pCt. vermehrt. Hierbei ist noch zu bemerken, dass diese Berechnung erheblich zu Ungunsten der thatsächlichen Verkehrszunahme aufgestellt ist, da in derselben die jedenfalls sehr beträchtliche Zahl der durch Inhaber von Abonnementskarten zurückgelegten Fahrten unberücksichtigt geblieben ist.

Nimmt man eine den bisherigen Verhältnissen entsprechende Verkehrsentwickelung in London auch für die Folgezeit an, so dürften die jährlichen Fahrten für das Jahr 1895 sich bis zu der gewaltigen Zahl von etwa 800 000 000 steigern. Die alsdann auf den einzelnen Bewohner der Stadt zu rechnende Anzahl der Fahrten ist zwar sehr gross, aber beispielsweis schon jetzt in Newyork übertroffen, woselbst allein auf den Hochbahnen und den Strassenlinien bereits über 200 Fahrten im jährlichen Durchschnitt auf den einzelnen Bewohner entfallen. Dass zur Bewältigung eines in solchem Masse gesteigerten Verkehrs in London die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise darauf gerichtet sein muss, zur rechten Zeit weitere Einrichtungen, sei es über, sei es unter der Erdoberfläche, zu schaffen, ist ohne weiteres einleuchtend. Unter diesen Umständen erscheinen die Aussichten der neuen Untergrundbahn daher thatsächlich nicht ungünstig zu sein, zumal dieselbe den mit ihr in den Wettbewerb tretenden Unternehmungen gegenüber manche unbestreitbare Vorzüge besitzt. Die Fahrgeschwindigkeit der Omnibusse ist eine geringe und dürfte sich mit der Vergrösserung des Strassenverkehrs noch verlangsamen; auch sind dieselben unbequem und wenig elegant eingerichtet, so dass sie von dem, an einige Ansprüche gewöhnten Publikum nicht gern benutzt werden. Den Trambahnen ist das Eindringen in die City und das Westend bisher und voraussichtlich für immer mit Rücksicht auf den dortigen lebhaften Verkehr versagt; die Benutzer derselben, welche Beziehungen zu diesen Stadttheilen zu pflegen haben, sind daher gezwungen, entweder erhebliche Strecken zu Fuss zurückzulegen oder sich noch einer anderweitigen Fahrgelegenheit zu bedienen. Gegen die Fahrgeschwindigkeit der Züge auf den Stadtbahnen dürfte kaum etwas einzuwenden sein; letztere haben jedoch den Uebelstand, dass sie vielfach nicht in der Richtung des Hauptverkehrsstromes angelegt sind. Bei der neuen Untergrundbahn können alle diese Mängel der vorbezeichneten Verkehrsunternehmungen vermieden, dagegen manche Vorzüge derselben vereinigt werden. Grundsätzlich darf es allerdings als unerwünscht bezeichnet werden, dass der Personenverkehr unter die Strasse gedrängt wird; wo es indessen unter dem Zwange der Verhältnisse geschieht, wird man sich demselben beugen müssen. Im übrigen dürfte gerade dieser Umstand am allerwenigsten in London Veranlassung zu Beanstandungen geben, da man daselbst seit Jahrzehnten an den unterirdischen Eisenbahnverkehr gewöhnt ist und den zweifellosen Unannehmlichkeiten desselben kaum noch eine besondere Beachtung schenkt.

Die Bauleitung der neuen Untergrundbahn ist dem Ingenieur J. H. Greathead, welcher bereits vor einigen Jahren unter ähnlichen Umständen den 2,13 m im Durchmesser weiten Themse-Fussgängertunnel oberhalb des Towers ausgeführt hat, übertragen; die Bauarbeiten werden durch den Unternehmer Edmund Gabbut ausgeführt. K—e.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion an die Vereins-Verwaltungen ist der vom 1. Januar d. J. ab gültige III. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen allseitig zur Einführung gebracht worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2278 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einführung des III. Nachtrages zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 2284 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlegung der Geschäftsräume des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (Breslau-Sommerfeld) (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Die ständige Kommission des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes hat am 27. und 28. April zu Coburg ihre 5. Sitzung abgehalten und, ausser der Beschlussfassung über mehrere Angelegenheiten minderer Bedeutung, insbesondere eine Einigung über die von einer Unterkommission vorberathenen „einheitlichen Bestimmungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Eisenbahnen" erzielt, und diese Bestimmungen in dem der nächsten Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegenden Wortlaute festgestellt.

Ein gleiches Ergebniss hatte die Berathung der ebenfalls von einer Unterkommission vorbearbeiteten „gemeinsamen Vorschriften über den Verschluss der Wagen mittelst Bahnplomben."

Ueber mehrere Gegenstände der reichen Tagesordnung musste die Beschlussfassung aus verschiedenen Gründen ausgesetzt werden.

Die 6. Kommissionssitzung ist auf den 30. August d. J. angesetzt.

Die in der 4. und 5. Sitzung zu Köln bezw. zu Coburg festgestellten Anträge werden in der am 2. Juni d. J. zu Freiburg i/Br. tagenden 2. ordentlichen Verbandsversammlung zur Berathung und Beschlussfassung gelangen.

Baden: Eröffnung und Stationen der Höllenthalbahn (Freiburg-Neustadt).

Am 23. d. Mts. wird, nach Mittheilung der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die neuerbaute 34,9 km lange Bahnstrecke von Freiburg nach Neustadt (Höllenthalbahn) eröffnet werden.

An der neuen Bahnstrecke liegen:

1. Die Bahnexpedition (Haltestelle) Freiburg-Wiehre; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
2. Die Bahnexpedition (Haltestelle) Titisee; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
3. Die Bahnexpedition (Haltestelle) Neustadt; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier-, Fahrzeuge- und Güterverkehr.
4. Die Billetausgabestelle (Haltestelle) Littenweiler; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
5. Die Billetausgabestelle (Haltestelle) Kirchzarten; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
6. Die Billetausgabestelle (Haltestelle) Himmelreich; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
7. Die Billetausgabestelle (Haltestelle) Posthalde; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
8. Die Billetausgabestelle (Haltestelle) Hinterzarten; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr.
9. Die Billetausgabestelle (Haltestelle) Hirschsprung; eröffnet für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr (letzterer beschränkt auf Güter in Wagenladungen).
10. Die Billetausgabestelle (Haltepunkt) Höllsteig; eröffnet für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Verkehr von Kleinvieh in Einzelsendungen.

Sämmtliche vorbezeichneten Stationen werden auch für den Telegraphendienst eröffnet werden.

Die Eröffnung der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn hat, wie aus der in voriger Nummer, S. 349, abgedruckten Bekanntmachung erhellt, am 15. d. Mts. zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr stattgefunden. Die Bahn ist aus Mitteln des Grossherzogthums Sachsen-Weimar von dem Mitteldeutschen Eisenbahnkonsortium Darmstädter Bank — H. Bachstein-Berlin erbaut und letztgenannte Firma wird den Betrieb derselben pachtweise übernehmen. Mit Eröffnung dieser Linie wird wiederum ein Stück des Thüringer Waldes durch den Schienenweg erschlossen und dem Allgemeinverkehr näher gerückt. Für die über Weimar ein- und ausgehenden Thüringer Waldtouristen wird die Bahn eine recht willkommene Verkehrsgelegenheit bieten und nicht minder wird sie den nach Bad Berka und Luftkurort Blankenhain reisenden Kurgästen dienen, die sich bisher ab Weimar zum Landfuhrwerk bezw. zur engbesetzten Fahrpost bequemen mussten. In umgekehrter Richtung ist unverkennbar, dass die Absatzfähigkeit des von der Bahn durchschnittenen Distriktes ungemein gehoben werden wird. Die neue Bahn führt vom Bahnhof Weimar der Preussischen Staatsbahn — es besteht also unmittelbarer Anschluss an die Thüringische Stammstrecke — im grossen Bogen um die westliche Hälfte der Stadt Weimar zum Bahnhof der Weimar-Berkaer Bahn und von dort mittelst einer separaten kleinen Seitenlinie zum „Erfurter Thor“ und „Sophienstift“ nach dem südlichen Theil der Stadt. Die Hauptstrecke selbst verfolgt vom Berkaer Bahnhof aus die Richtung der Weimar-Erfurter Chaussee, berührt die Haltestellen Neuwallendorf und Nohra, wendet sich dann entschieden nach Süden an den Haltestellen Grunstedt, Holzdorf, Legefeld vorbei zum Thal der Ilm. Der Eintritt in dieses Thal erfolgt bei der Haltestelle Hetschburg. Am Ufer des durch romantische Berglande kommenden Flüsschens auf steilem Abhange entlang führt die Bahn an der Rauschenburg vorbei zu Stadt und Bad Berka, und setzt sich unter Berührung der Haltestellen (Oschatz, Martinswerk) und München nach dem Endpunkte, Stadt Tannroda, ohne grössere Wendungen und Steigungen fort. Die Zweiglinie Berka-Blankenhain übersetzt die Ilm und den Klingelbach, zieht sich am linken Ufer desselben hinauf, gewinnt in der Nähe der Haltestelle Saalborn den höchsten Punkt der Bahn, um schliesslich mit sanftem Gefälle die Stadt Blankenhain zu erreichen. Berka, Tannroda und Blankenhain bieten vorzügliche Ausgangspunkte zu Wanderungen in die nahe gelegenen herrlichen Laub- und Nadelforsten.

Zur Erleichterung des Verkehrs nach Berka, Tannroda und Blankenhain werden in Kürze Saisonbillets (45 Tage gültig) ab Berlin und Leipzig eingeführt werden. Ebenso wird die Einbeziehung der Bahn in den Thüringischen Rundreiseverkehr beabsichtigt.

Die Eröffnung der Bahn für den Güterverkehr wird in einigen Wochen folgen.

Sekundärbetrieb auf der Strecke Echem-Hohnstorf.

Seit dem 1. April d. J. wird der Betrieb auf der Bahnstrecke von Echem bis zum Güterbahnhofe bei Hohnstorf im Bezirk der Eisenbahndirektion Altona nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 geführt.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Der Königliche Regierungsbaumeister Blumenthal in Lippstadt ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover ernannt worden.

Verkehr und Zugsverspätungen im März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung über die im Monat März d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 40 grösseren Bahnen bezw. Bahnkomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 32 598,30 km befördert: An fahrplanmässigen Zügen: 14 337 Kurier- und Schnellzüge, 132 458 Personenzüge, 64 893 gemischte Züge und 123 938 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 056 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 22 301 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 785 466 288 Achskm bewegt, von denen 219 023 932 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 211 688 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 970 oder 0,46 pCt. (gegen 1,25 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,46 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 344 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 626 Verspätungen (= 0,30 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,31 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 198 206 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 671, oder 0,84 pCt., mithin 0,54 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 444 Anschlüsse versäumt (gegen 1 384 in demselben Monat des Vorjahres und 398 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Lübeck-Büchener Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 0,75, die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt (19 Anschlussversäumnisse auf 25 Verspätungen) mit 1,32, während die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona (4 Anschlussversäumnisse auf 23 Verspätungen) mit 5,75, die Oldenburgischen Staatseisenbahnen (1 Anschlussversäumniss auf 8 Verspätungen) mit 8,00, die Württembergischen Staatseisenbahnen (2 Anschlussversäumnisse auf 52 Verspätungen) mit 26,00, die letzten Stellen einnehmen, und auf 4 Eisenbahnen 6 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 13 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Pfälzische Eisenbahnen.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung sind alle auf der Tagesordnung stehenden Anträge genehmigt worden. An Stelle des verstorbenen Generalkonsuls Freiherrn Karl von Rothschild wurde Herr Freiherr Wilhelm von Rothschild in den Verwaltungsrath gewählt.

Saal-Eisenbahn.

Die Generalversammlung ist auf den 15. Juni d. J. einberufen. Auf der Tagesordnung steht Geschäftsbericht, Dechargeertheilung, Feststellung der Dividende für die Stammprioritätsaktien und Wahl des gesammten Aufsichtsraths; ferner auch der Bau der Nebenbahn Orlamünde-Pössneck.

Werrabahn.

Der Aufsichtsrath der Werrabahn hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von $1^3/_4$ pCt. vorzuschlagen.

Cronberger Eisenbahn.

Die auf den 11. Juni d. J. einberufene Generalversammlung wird sich u. a. mit der Frage der Konvertirung der 5 pCt. Obligationen zu beschäftigen haben.

Einzahlungen auf Aktien.

Auf die Aktien der Neuhaldenslebener Bahn und der Zschipkau-Finsterwalder Bahn ist eine weitere Einzahlung von je 20 pCt. zu leisten.

Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft.

Die Gesellschaft hat im Jahre 1886 nach Absetzung von 82 027 ℳ zu Abschreibungen einen Nettogewinn von 22 123 ℳ erzielt, wovon 3 pCt. Dividende gezahlt und je 1 106 ℳ dem Reserve- und dem Vorsichtsfonds zugewiesen werden. Das Kapital besteht aus 640 000 ℳ Aktien und 832 800 ℳ Obligationen; von letzteren sind nach der Bilanz 131 611 ℳ zwar gezeichnet, aber noch nicht bezahlt.

Norddeutscher Lloyd.

Nach dem Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd für das Jahr 1886 gewährt die Bilanz ein durchaus befriedigendes Bild von dem Betriebe und den finanziellen Erfolgen der Gesell-

schaft, die um so grössere Anerkennung verdienen, als dieselben in einer Zeit erzielt worden sind, in welcher die Rhederei eine scharfe Krisis durchzumachen gehabt hat. In einer solchen, wenig erfreulichen Geschäftszeit hat der Norddeutsche Lloyd seinen Aktionären nicht nur regelmässig eine gute Verzinsung erbracht, sondern auch seine Reserven in reicher Weise ausstatten können. Die beiden alten Hauptlinien nach Newyork und Baltimore haben gegen das Vorjahr einen beträchtlichen Mehrgewinn erbracht, obschon die Auswanderung einen geringfügigen Rückgang aufzuweisen hatte. Die Vorzüge der Dampfer des Norddeutschen Lloyd, insbesondere ihre Schnelligkeit und Pünktlichkeit, ist auch vom Auslande noch in ganz besonderer Weise dadurch anerkannt worden, dass die Englische Postverwaltung die Beförderung der Englischen Donnerstagpost nach Newyork dem Norddeutschen Lloyd bis zum 1. März d. J. übertrug, welcher Vertrag allerdings aus Rücksicht gegen die Liverpooler Gesellschaften nicht erneuert wurde. Die Südamerikanische Fahrt hat dagegen im vergangenen Jahre, ausser unter der unausgesetzt scharfen Konkurrenz und den demgemäss andauernd niedrigen Frachten, auch unter den Quarantänemassregeln zu leiden gehabt, welche, infolge der in verschiedenen Staaten Südamerikas herrschenden Epidemien, in den Brasilianischen und den Laplatahäfen verhängt waren. Infolge dieser ungünstigen Verhältnisse vermochten die Geschäftsergebnisse nicht ganz den Erwartungen zu entsprechen. Die Reichs-Postdampferlinien nach Ostasien und Australien, sowie im Mittelmeer, deren Eröffnung zur vertragsmässigen Zeit stattgefunden hat, haben nach Vornahme der gesetzmässigen Abschreibung auf den Werth der Schiffe für das abgelaufene erste Halbjahr noch keinen Betriebsgewinn erbracht; indess hat dies durchaus zu keinen Enttäuschungen geführt, da man sich in den leitenden Kreisen in dieser Hinsicht von vornherein keinen übertriebenen Hoffnungen hingegeben hatte. Liegt es doch nur zu sehr in der Natur der Sache, dass ein so junges Unternehmen mit Schwierigkeiten der verschiedensten Art zu kämpfen hat und diese erst mit der Zeit überwunden werden können. Immerhin ist man mit dem Ergebnisse im allgemeinen zufrieden, namentlich hinsichtlich des Güterverkehrs, da die Dampfer ausgehend, wie rückkehrend stets volle Ladung gehabt haben. Weniger Günstiges lässt sich von dem Personenverkehr sagen; man glaubt nach dieser Richtung erst dann bessere Ergebnisse erwarten zu können, wenn die Reichsregierung gestattet, mit den Dampfern der Hauptlinie Genua anzulaufen, wodurch Reisende von und nach Deutschland infolge der vorzüglichen Verbindung im Osten über den Brenner, im Westen durch den Mont Cenis- und St. Gotthardtunnel in kürzerer Zeit und bequemer als über Triest und Brindisi ihr Reiseziel zu erreichen im Stande sind, die Fahrt durch die unruhige Biscayische See vermieden und das lästige Umsteigen in Alexandrien und Suez bezw. in Port Said den Reisenden erspart wird.

Kettenschleppschifffahrt auf dem Neckar.

Seit einiger Zeit werden von der Königlich Württembergischen Ministerialabtheilung für den Strassen- und Wasserbau hydrographische Untersuchungen über die Frage der technischen Möglichkeit der Fortsetzung der Kettenschleppschifffahrt auf der Neckarstrecke Heilbronn-Cannstatt bezw. Heilbronn-Esslingen angestellt. Nach dem Ergebnisse dieser Untersuchungen dürfte die Regulirung des oberen Neckar von Heilbronn bis Esslingen in solcher Weise, dass seine Fahrrinne bezüglich der Wassertiefe bei niedrigen Wasserständen der des unteren Neckar entspricht sowie auch der Einrichtung eines Kettenschleppschifffahrts-Betriebes nichts im Wege stehen.

Schwieriger liegt die Frage der Rentabilität, zu deren Berechnung eine Untersuchung eingeleitet werden soll.

Unterhalb Heilbronn bis Mannheim wird die Kettenschleppschifffahrt auf dem Neckar seit Jahren mit gutem Erfolge betrieben.

Eine Bahn auf die Schneekoppe.

Bereits in No. 17, S. 153 d. Ztg. berichteten wir von dem Plane der Herstellung einer Zahnradbahn auf die Schneekoppe, welche von dem Melzergrunde aus beginnen sollte. Neuerdings wird von anderer Seite gemeldet, dass sich der Inhaber eines Wiener Bank- und Kommissionsgeschäfts um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn auf die Schneekoppe bewirbt, und zwar soll die Flügelbahn Trautenau-Freiheit als normalspurige Dampftramway über Marschendorf und Dunkelthal im Aupathale soweit fortgesetzt werden, bis die Bodenverhältnisse den Uebergang zu einer schmalspurigen Zahnradbahn gebieten. Die projektirte Linie würde ihren Endpunkt auf der Oesterreichischen Seite des Berggipfels finden. Ferner soll derselbe Bewerber die Ertheilung der Vorkonzession für eine Lokalbahn von Freiheit oder einem anderen benachbarten Punkte zum Abhange der Schneekoppe mit Fortsetzung durch eine Zahnradbahn auf den Gipfel des genannten Berges beantragt haben.

Holsteinische Marschbahn.

Das finanzielle Ergebniss des Betriebsjahres 1886 ist nach dem Geschäftsbericht zufriedenstellend. Der Personenverkehr erbrachte eine Mehreinnahme von 3 999,67 ℳ., der Güter- und Viehverkehr eine solche von 17 797,11 ℳ.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 484 874 gegen 478 628 im Jahre 1885 mit einem Ertrage von 395 435,87 ℳ. gegen 391 436,20 ℳ. An Gütern, Vieh u. s. w. kamen zur Beförderung 192 318,4 t gegen 211 215,0 t im Vorjahre, dagegen ergaben die Einnahmen aus diesem Verkehr 442 834,81 ℳ. gegen 425 037,70 ℳ. pro 1885. Dass das Gewicht der beförderten Güter trotz der Mehreinnahme ein geringeres gewesen als im Vorjahre, findet seine Erklärung in dem Umstande, dass im Jahre 1885 mehrfach Massentransporte geringwerthiger Artikel (Sand, Steine u. dergl.) zu den niedrigsten Frachtsätzen stattfanden, während pro 1886 vorzugsweise die höheren Frachtsätze, namentlich durch die Steigerung des Viehverkehrs, zur Geltung kamen.

Ausser den bereits angeführten Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr wurden weiter für Ueberlassungen von Betriebsmitteln 20 021 ℳ., aus Erträgen für Veräusserungen 55 700 ℳ. und aus verschiedenen sonstigen Einnahmen 225 041 ℳ., zusammen — einschliesslich eines Vortrages aus dem Vorjahre von 5 347 ℳ. — 941 844 ℳ. vereinnahmt.

Dagegen betrugen die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung 61 331 ℳ., für die Bahnverwaltung 192 496 ℳ. und für die Transportverwaltung 305 084 ℳ., in Summa 558 911 ℳ. Nach Abzug der Betriebsausgaben von den Betriebseinnahmen ergab sich ein Ueberschuss von 382 933 ℳ. Nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen von 32 001 ℳ. verblieb noch ein verfügbarer Ueberschuss von 350 932 ℳ., von welchem zur Verzinsung von Prioritätsobligationen 31 665 ℳ., zur Amortisation des Anlehens von der Provinz Schleswig-Holstein 8 000 ℳ., zur Zahlung einer Dividende a) an die Prioritätsaktien (alte Glückstadt-Itzehoer) von $4^{1}/_{2}$ pCt. 55 080 ℳ., b) an die Stammprioritätsaktien Lit. B. von 5 pCt. 154 170 ℳ., c) an die Stammaktien (alte Glückstadt-Elmshorner) von $2^{1}/_{3}$ pCt. 27 825 ℳ., d) an die Stammaktien Lit. B. von $2^{1}/_{3}$ pCt. 70 003 ℳ. verwandt wurden. Der verbleibende Rest von 4 189 ℳ. wurde zur Zahlung der Eisenbahnsteuer pro 1886 und zum Vortrag auf neue Rechnung bestimmt.

An Betriebsmitteln waren 13 Lokomotiven, 10 Tender, 34 Personen-, 5 Gepäck-, 2 Gepäck- und Postwagen, 89 bedeckte, 114 offene Güterwagen, 2 Langholzwagen und 12 Arbeitswagen vorhanden.

Die Arbeiten auf der Neubaustrecke Heide-Ribe nehmen, nachdem der Frost aufgehört, wieder ihren regelmässigen Fortgang. Der gegenwärtige Stand dieser Arbeiten berechtigt zu der Hoffnung, dass im Laufe des nächsten Herbstes die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann.

Die Entwickelung des Sächsischen Lokalbahnwesens.

Aus dem in voriger Nummer (S. 342) erwähnten hochinteressanten Vortrag des Herrn Rechnungsrath Ulbricht theilen wir noch folgende Mittheilungen mit, welche sich auf das Sächsische Lokalbahnwesen beziehen:

Dass der internationale Charakter der Sächsischen Bahnen abgenommen hat, beweist der Rückgang des Durchgangsverkehrs und dass sie dagegen an innerer Bedeutung zugenommen haben, ist an der ausserordentlichen Vermehrung ihres Lokalverkehrs zu erkennen. Wo sind nun die Grenzen für den Abschluss des Eisenbahnbaues in Sachsen? Jeder Landtag bringt neue Eisenbahnbauten und plant die weitere Vermehrung derselben und mit Recht. Man muss eben das ganze in das Auge fassen. Abgesehen von dem eminenten volkswirthschaftlichen Nutzen, welchen die Eisenbahnen verbreiten, so hat der Gesammtstaat vom fiskalischen Standpunkte aus, trotz der Erbauung sogenannter unrentabler Linien und trotz der Verminderung der Einnahmefähigkeit der Eisenbahnen bei der gleichen Betriebskraft durch weitgehende Zugeständnisse in den Tarifen noch keinen Nachtheil gehabt. Der finanzielle Vortheil der Staatskasse aus dem Betriebe der Eisenbahnen, d. i. der Mehrüberschuss über die Verzinsungssumme für Eisenbahnschulden spielt keine Rolle gegenüber dem grossen volkswirthschaftlichen Nutzen, welchen die Eisenbahnen der Produktivkraft des Landes gebracht haben. In früheren Jahren, und zwar vom Jahre 1847 bis 1856, haben die damaligen Staatsbahnlinien, also die Sächsisch-Bayerische, Sächsisch-Schlesische, Sächsisch-Böhmische und Chemnitz-Riesaer, die heute zu den rentabelsten gehören — als ein ganzes betrachtet — sogar die Zinsen ihres Anlagekapitals nicht zu decken vermocht. Trotz der grossen Dichtigkeit des Sächsischen Bahnnetzes haben in manchem Landestheile die Terrainverhältnisse die Anlage von Bahnen bis jetzt noch verhindert, obschon man gerade in Sachsen in

der Ueberwindung von Höhenwiderständen auch bei normalspurigen Bahnen ziemlich weit gegangen ist.

Der Weiterbau der Bahnen in Sachsen wird zumeist nur unter Anwendung der Normalien des Sekundärbahnbaues, welche eine einfachere und billigere Herstellung gestatten, möglich sein. In höherem Masse werden die Terrainschwierigkeiten bei verhältnissmässig niedrigen Baukosten durch die schmalspurigen Bahnen überwunden. Die Schmiegsamkeit der Trace der schmalspurigen Bahnen an die gegebenen Terrainverhältnisse ist ausserordentlich gross. Von der Länge aller normalspurigen Bahnen in Sachsen liegen nur 14 pCt. in den steilsten Steigungen von 1:80 und darüber. Dagegen liegen von der Gesammtlänge der schmalspurigen Bahnen 44 pCt. in diesem Steigungsverhältniss; ferner liegen von der Länge der normalspurigen Bahnen nur 17 pCt. in den engen Krümmungen mit 300 m Halbmesser. Von der Gesammtlänge der schmalspurigen Bahnen kommen dagegen 70 pCt. auf so enge Kurven. Auch der gewachsene Boden wird von den schmalspurigen Bahnen auf eine grössere Länge zur Auslegung der Schienen benutzt, als von den normalspurigen, denn von der Länge der Normalspurbahnen kommen nur 8 pCt., von der Gesammtlänge der Schmalspurbahnen dagegen 31 pCt., also beinahe der dritte Theil auf diese Lage. Die normalspurigen Bahnen haben zusammen in beiden Fahrtrichtungen einen Höhenwiderstand von 6,6 m pro Kilometer, die schmalspurigen Bahnen sogar von 9 m zu überwinden. Von der Summe der Kreisbogengrade aller Bahnkrümmungen kommen auf jedes Kilometer der in Krümmungen gelegenen Länge aller normalspurigen Bahnen 133, bei den schmalspurigen dagegen 384; also mehr als ein voller Kreis. Dabei können schmalspurige Bahnen um mehr als die Hälfte des Aufwandes der normalspurigen Bahnen pro Kilometer billiger hergestellt werden. Ein anderer wichtiger Faktor ist der geringere Betriebsaufwand. Durch die Vereinfachung des Betriebs auf den Sekundärbahnen überhaupt und durch die Beschränkung aller Ausgaben auf das zulässig geringste Mass sucht man zunächst überhaupt einen Ueberschuss zu erlangen und denselben durch ein günstiges Zusammenwirken der massgebenden Faktoren möglichst vortheilhaft zu gestalten. Durch diese Bau- und Betriebsweise wird es künftig möglich sein, Eisenbahnen auch in solchen Landestheilen zu bauen, die wegen ihrer ungünstigen Lage und geringen Frequenz durch normalspurige Bahnen wohl kaum an das allgemeine Eisenbahnnetz angeschlossen worden wären. Deshalb möge man auch die mit schmalspurigen Bahnen verbundenen Unbequemlichkeiten hinnehmen.

Aus der Schweiz.

Simplonbahn.

Die bereits in No. 30, S. 287 d. Ztg. angekündigte, durch das Lombardische Komitee einberufene Versammlung zu Gunsten des Simplonprojektes hat am 16. v. Mts. in Mailand in Anwesenheit von Vertretern der lokalen Komitees von Genua, Arona, Domodossola u. s. w. stattgefunden. Es wurde die Bildung eines allgemeinen Italienischen Komitees für die Simplonangelegenheit beschlossen. Ueber die zu leistende baare Unterstützung wurde trotz langer Erörterungen kein Beschluss gefasst, jedoch einigte man sich dahin, bei der Regierung mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass staatsseitig die Zufahrtslinie von Domodossola aus rechtzeitig hergestellt werde.

Inzwischen hat auch am 23. v. Mts. der Schweizerische Nationalrath und am 27. v. Mts. der Ständerath mit Einstimmigkeit beschlossen, die für eine Alpenbahn im Westen der Schweiz gesetzlich zugesicherte Beihilfe im Betrage von 4½ Millionen Francs dem Simplonunternehmen zuzuwenden, und weiterhin wird gemeldet, dass der Bundesrath bereits Unterhandlungen mit der Italienischen Regierung bezüglich des Abschlusses eines die Simplonbahn betreffenden Staatsvertrages eingeleitet habe.

Vereinigte Schweizerbahnen.

In der am 25. Februar d. J. stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung war ein Antrag des Verwaltungsraths angenommen worden, wonach die Gesellschaft das Recht zur Konvertirung ihrer vierprozentigen Obligationen in niedriger verzinsliche in Anspruch nimmt. Mit Rücksicht darauf, dass der Kanton St. Gallen 8 Millionen Francs solcher Obligationen in seinem Besitz hat, ermächtigte, wie der „Bund“ mittheilt, der Regierungsrath des Kantons das Finanzdepartement, gegen diesen Beschluss der Generalversammlung Einsprache zu erheben und es erforderlichenfalls zum Prozess kommen zu lassen. Auf welche Gründe sich die Einsprache stützt, wird nicht hinzugefügt.

Brünigbahn.

Der Jura-Bern-Luzern Eisenbahn soll die Genehmigung ertheilt worden sein, gegen Verpfändung der Brünigbahnlinie eine Obligationenanleihe von 5 Millionen Francs aufzunehmen, von welcher bis zum Bau der Linie Alpnach-Luzern nur vier Millionen ausgegeben werden dürfen.

Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte.

In der am 30. April d. J. beendeten Frühjahrssitzung der Eidgenössischen Räthe ist u. a. die Konzession für die vorgenannte Bahn unter den üblichen Bedingungen ertheilt worden. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Bern.

Der Ausgangspunkt der 7,23 km langen Bahn liegt in Bönigen zunächst der Endstation der Bödelibahn. Die zu ersteigende Höhe beträgt 1 440 m, die mittlere Steigung 20 pCt., die grösste Steigung 23 pCt. Die Bahn wird eine Spurweite von 1 m und Krümmungshalbmesser von 80 m erhalten. Das Rollmaterial wird dem der Rigibahn nachgebildet. Die Baukosten sind auf 2 200 000 Frcs. oder auf 304 300 Frcs. für das Kilometer veranschlagt. Die Fahrpreise sollen für die Bergfahrt 6, für die Thalfahrt 4 und für die Hin- und Rückfahrt 10 Frcs. betragen. Die Betriebskosten werden auf rund 77 000 Frcs. (2 000 Züge zu 8 km = 16 000 Zugkilometer zu 4,80 Frcs.) geschätzt.

Schmalspurbahn von Bönigen oder Zollhaus nach Lauterbrunnen und Grindelwald.

Auch für diese Bahn ist in der diesjährigen Frühjahrssitzung der Eidgenössischen Räthe unter den gewöhnlichen Bedingungen die Konzession ertheilt. Die Strecke von Bönigen (bezw. Zollhaus) über Zweilütschinen nach Lauterbrunnen ist 12,6 km und diejenige der Zweiglinie von Zweilütschinen nach Grindelwald 11,8 km lang. Auf der ersteren Strecke ist die grösste Steigung von 40 ‰, auf der letzteren sind stärkere Steigungen von 53—120 ‰ zu überwinden, zu welchem Behufe auf eine Länge von zusammen 3 km Zahnstangen eingelegt werden müssen. Bei der Hauptlinie beträgt der Höhenunterschied 209 m und die mittlere Steigung 16,6 ‰, bei der Zweiglinie bezw. 385 m und 33 ‰. Für beide Strecken sind die Spurweiten zu 1 m und die kleinsten Krümmungshalbmesser zu 80 m angenommen. Die Baukosten werden für die erstere Linie auf 1 200 000 Frcs. und für die letztere auf 1 600 000 Frcs., die Betriebskosten für erstere auf 85 000 Frcs. oder 6 750 Frcs. für das Kilometer und für letztere auf 84 000 Frcs. oder 7 100 Frcs. für das Kilometer berechnet. Die Fahrpreise sollen betragen:

Strecke	I. Klasse Frcs.	II. Klasse Frcs.
1. Bönigen-Zweilütschinen-Lauterbrunnen	2,60	1,55
2. Zweilütschinen-Grindelwald . .	2,40	1,45

Luxemburger Sekundärbahnen.

Der Bahnbetrieb zeigte im Betriebsjahre 1886 erhebliche Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre und betrug das Nettoerträgniss 35 949 Frcs. gegen 23 999 Frcs. in 1885. Dies Resultat ist das günstigste seit Eröffnung der beiden Bahnlinien Luxemburg-Remich 28 km und Cruchten-Fels 12 km, von welchen namentlich die erstere eine ruhige Entwickelung zeigt, während die zweite Linie noch nicht genügende Betriebsresultate aufzuweisen hat. Die Krisis in der Eisenindustrie hatte im Laufe des Berichtsjahres ihren Höhepunkt erreicht, gegen Ende des Jahres trat eine erhebliche Besserung ein, durch welche, wenn nicht die allgemeinen Kriegsbefürchtungen hinzugekommen wären, erheblich günstigere Ergebnisse erzielt worden wären.

Die Einnahmen der Linie Luxemburg-Remich zeigen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 18 412 Frcs., die Ausgaben eine solche von 5 257 Frcs., mithin ist das Ergebniss um 13 154 Frcs. grösser. Im Personenverkehr ergab sich eine Vermehrung von 15,28 pCt. in der Anzahl der beförderten Reisenden und eine solche von 15,28 pCt. in den hieraus erwachsenen Einnahmen. Dies günstige Ergebniss ist zu einem grossen Theile der guten Badesaison in Mondorf zuzuschreiben. Im Gepäckverkehr ergab sich eine Vermehrung der Einnahmen von 15,50 pCt. und des transportirten Gewichts von 9,09 pCt. Die Zunahme im Güterverkehr betrug 42,30 pCt. an transportirtem Gewicht, 36,34 pCt. an Einnahmen und 36,91 pCt. an geleisteten Tonnenkilometern. Die mittlere Transportweite ist auf 8,99 km zurückgegangen, der Ertrag pro Tonne auf 1,53 Frcs., wogegen die Einnahme pro Tonnenkilometer auf 17 Ctms. gestiegen ist. Der Verkehr der Station Luxemburg mit der Wilhelm-Luxemburg Bahn bezifferte sich auf 8 761 t gegen 3 054 t im Vorjahre.

Die Einnahmen der Linie Cruchten-Fels sind gegenüber dem Vorjahre etwas höher, das Ergebniss selbst jedoch ist infolge ausserordentlicher Ausgaben ein geringeres. Der Personenverkehr hat sich um 4,8 pCt. in der Zahl der beförderten

Reisenden und um 1,7 pCt. in den Einnahmen gehoben, der Gepäcktransport ist um 6,2 pCt. im Gewicht und um 5,6 pCt. in den Einnahmen gestiegen. Die Menge der beförderten Güter hat um 4 pCt. und die Einnahme um 5,5 pCt. zugenommen, die mittlere Transportweite betrug 11,57 km. Der Ertrag pro Tonne ist auf 2,27 Frcs. gestiegen, derjenige pro Tonnenkilometer auf 19,6 Ctms. gefallen. Den Haupttransportartikel dieser Linie bilden die Steine aus den Brüchen von Larochette; derselbe hat zwar gegen das Vorjahr eine Zunahme erfahren, ist jedoch nicht mehr so bedeutend, wie in den ersten Jahren des Betriebes der Bahn. Der Verkehr der Station Cruchten mit der Wilhelm-Luxemburg Bahn belief sich auf 3 675 t.

Das Resultat des Bahnbetriebes im Jahre 1886 ist ein erfreuliches, bildet jedoch gegenüber den Mindereinnahmen aus dem Minenbetrieb der Gesellschaft kein genügendes Aequivalent. Nach Abzug der Obligationszinsen verblieben noch von dem erzielten Ueberschuss 108 969 Frcs. verfügbar, welche wie folgt verwendet wurden: 16 000 Frcs. zur Rücklage in den Oberbau-Erneuerungsfonds, 25 000 Frcs. zur Abschreibung auf Erze und Bahnanlagen, 5 311 Frcs. zur Abschreibung der Anlage in Differdingen und 60 000 Frcs. zur Vertheilung einer Dividende von 3 pCt. an die Aktionäre. Der verbleibende Rest von 2 659 Frcs. wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der am 26. April stattgehabten Sitzung des Elektrotechnischen Vereins hielt der berühmte Experimentalphysiker an der Königlich technischen Hochschule zu Aachen Professor Dr. Wüllner einen Vortrag „über die Bildung des Rückstandes in der elektrischen Batterie“; demnächst zeigte Herr Dr. Frölich der Versammlung eine Reihe neuer Versuche in grossem Massstabe, durch welche die Kenntniss der Vorgänge im Telephon wesentlich gefördert wird. Zunächst wurde nachgewiesen, dass die Membran eines empfangenden Telephons wirklich sich bewegt, wenn in das gebende Telephon oder Mikrophon gesprochen wird; dieser Nachweis, welcher bisher wegen der ausserordentlichen Kleinheit der Bewegung nicht geführt werden konnte, gelingt, wenn mit der Membran eine in gewisse Spannung versetzte Seite verbunden und mit Spiegelchen versehen wird. Sodann wurde die Veränderung gezeigt, welche die Tonschwingungen beim Durchgang durch ein Telephon erfahren; es geschah dies durch Anwendung der sogenannten Lissajous'schen Klangfiguren auf das Telephon; hieraus erklären sich die Undeutlichkeiten und Verwechslungen, welche namentlich die Konsonanten auch in den besten Telephonsystemen erleiden. Endlich machte der Vortragende die Telephonschwingungen direkt durch tanzende Flammen sichtbar; zu diesem Behuf wurde die Telephonmembran mit einer sehr engen, durch eine dünne Membran verschlossenen Kapsel verbunden, durch welche Gas strömte; zündet man das ausströmende Gas an und betrachtet die Flamme im rotirenden Spiegel, so theilt sich das Flammenbild in zolllange Zacken, welche den Schwingungen der Membran entsprechen; alles, was in das Telephon gesprochen oder gesungen wird, kann auf diese Weise direkt beobachtet werden.

Zum Schlusse besprach der Vortragende die Anwendung dieser Methode zur Messung sehr kleiner Zeiten, namentlich zur Messung der Geschwindigkeit des Geschosses im Geschützrohr.

Herr Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Foerster machte einige Mittheilungen über den Zeitsignaldienst an den Deutschen Küsten, welcher jetzt das erste Jahrzehnt seines Bestehens hinter sich hat. Der Vortragende, welcher an der Begründung dieser Einrichtungen Antheil gehabt und es jetzt übernommen hat, einen Bericht über die bezüglichen Leistungen und Erfahrungen während des ersten Jahrzehnts zusammenzustellen, hob auf Grund von Vergleichungen mit den entsprechenden Betriebsergebnissen anderer Länder hervor, in wie hohem Grade sich in diesem Signalwesen das Zusammenwirken des Deutschen Telegraphendienstes mit den Sternwarten bewährt habe.

Für die weitere Vervollkommnung der Zeitsignale an den Küsten erbat der Vortragende die Mitwirkung der elektrischen Lichttechnik, indem er die Vorzüge entwickelte, welche in Zukunft auf Grund der neuesten Fortschritte dieser Technik auch für die Zeitsignalisirung das elektrische Licht haben werde.

Zum Schlusse wendete sich Herr Ingenieur Arnold Siemens gegen eine durch die Zeitungen gegangene Petersburger Nachricht, welche auch in vielen Deutschen Blättern Aufnahme gefunden hat, wonach im Winterpalais zu Petersburg unliebsame Erfahrungen über den schädlichen Einfluss des elektrischen Lichtes auf das Leben der Pflanzen gemacht worden seien. Jeder Sachverständige, so führte Herr Siemens aus, wird keinen Augenblick im Zweifel gewesen sein, welchen Werth er dieser Nachricht beizulegen habe, da ja gerade der fördernde Einfluss des elektrischen Lichtes auf das Gedeihen der Pflanzen eine feststehende, von dem verstorbenen Sir William Siemens durch umfassende Experimente nachgewiesene Thatsache ist.

Abgesehen hiervon, dürfte schon daraus die Nichtigkeit der Nachricht hervorgehen, dass sich in den Räumen des Winterpalais auch nicht ein einziges elektrisches Bogenlicht befindet, sondern nur harmlose Glühlampen von 10 Normalkerzen, deren schädliche Einwirkung wohl kaum mit dem der früheren Beleuchtungsart durch Gaslicht, Stearin oder Wachskerzen in Parallele zu stellen ist. Aber diese Darstellung ist doch geeignet, im grossen Publikum falsche Vorstellungen hervorzurufen und das elektrische Licht zu diskreditiren. Die Petersburger Firma Siemens & Halske, welche von der hiesigen Firma um Aufklärung der fraglichen Vorgänge ersucht worden ist, gibt Auskunft dahin, dass in der That einige Pflanzen, welche zur Ausschmückung der Festräume bestimmt waren, etwas gelitten haben, aber nicht etwa durch die Einwirkung des elektrischen Lichtes, sondern weil sie bei Frostwetter in unverpacktem Zustande transportirt worden waren und darauf drei Wochen in zu trockenen Räumen verblieben sind. Es wäre ja auch sehr wunderbar, wenn gerade in diesem Winter die Pflanzen durch das elektrische Licht gelitten haben sollten, während der Nikolaisaal, der einzige der bei Hoffesten in einen Garten verwandelt wird, schon im dritten Winter elektrisch beleuchtet war; Klagen über Verderben von Pflanzen waren bisher aber noch nicht vorgekommen.

Wenn man nun berücksichtigt, dass gerade in Petersburg der Kampf zwischen Gas und Elektrizität ganz besondere Heftigkeit hat, so wird man wohl kaum fehl gehen, wenn man den Ursprung dieser tendenziösen Nachricht in den Kreisen der dortigen Gasinteressenten sucht; möglich auch, dass die Gärtner, welche für die Pflanzen verantwortlich sind und die Folgen ihrer Fahrlässigkeit von sich abwenden wollten, Erfinder und Verbreiter der Geschichte waren.

Neues Nebelsignal.

Von dem Stationsvorstand Kemp der London- und South-Western Eisenbahn ist ein, bei Nebel oder bei Nacht dem Zuge zu gebendes Signal erfunden, welches mit dem Semaphor in Zusammenhang steht und mit diesem gleichzeitig bedient wird. Dasselbe besteht aus einem Apparate, welcher in entsprechender Entfernung von dem Semaphor in der Mitte zwischen den Schienen in die Erde versenkt ist und sich in einem eisernen Kasten befindet. Der Deckel des letzteren ist zweitheilig und beweglich, und zwar in der Art, dass ein darunter befindlicher Hebel, welcher vermittelst einer Drahtleitung mit dem Semaphor verbunden ist, die beiden Theile in der Mitte heben oder senken kann. Wird das Halt- oder das Langsamfahr-Signal gegeben, so hebt der Hebel die beiden Deckeltheile so, dass sie zwei gegen die Bahnachse geneigte Flächen bilden. Die Lokomotive ist vorn mit einem senkrecht hinabreichenden eisernen Stabe versehen, an dessen unterem Ende in entsprechender Höhe über dem Bahnkörper eine Kautschukrolle angebracht ist. Beim Anfahren der Lokomotive trifft diese Stange bezw. die Kautschukrolle die eine schiefe Ebene und drückt dieselbe und damit gleichzeitig die andere nieder, wobei eine in dem Apparate angebrachte kräftige Pfeife zum Ertönen gebracht und hierdurch die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers veranlasst wird. Wenn an dem Semaphor das Signal „Bahn frei“ gegeben wird, so wird zugleich der Hebel des Apparates und damit auch der zweitheilige Deckel niedergezogen, so dass also eine darüber fahrende Lokomotive mit dem erwähnten Stabe kein Hinderniss findet.

Präjudizien.

v. O. **Reiseversicherung.** Thatbestand: Kläger verliess auf der Station Ruhland, wo der Zug, mit welchem er fuhr und weiter zu fahren im Begriffe stand, zehn Minuten Aufenthalt hatte, seinen Sitz im Koupee, um ein Bedürfniss zu verrichten, mit der Absicht, demnächst denselben Platz im Koupee wieder einzunehmen. Er ist alsdann, während er sich anschickte, den zum Abgehen bereiten Zug zu erreichen, in der auf dem Perron befindlichen und zu dem letzteren thatsächlich gehörenden Retirade niedergefallen und hat dadurch den Bruch des Unterschenkels erlitten. In Beurtheilung dieses Thatbestandes bemerkt das Berufungsgericht, der Unfall hat sich also innerhalb der von der Eisenbahnverwaltung zum Zweck des Ein- und Aussteigens geschaffenen und vom Kläger hiezu benutzten Anlagen, des Perrons ereignet. Damit der Kläger sein Bedürfniss befriedigen konnte, musste er aus dem Zuge steigen, er musste, um die Reise fortsetzen zu können, wieder in den Zug einsteigen; er hat in der kurzen Zwischenzeit sich lediglich innerhalb desjenigen Platzes bewegt, der für die Bedürfnisse der

Einsteigenden und Aussteigenden von der Eisenbahnverwaltung bestimmt war und auch diese Umstände geben zu erkennen, dass der Kläger beim Aussteigen und beim Einsteigen verunglückt ist. Diese Ausführung ist im wesentlichen, nämlich insoweit darin auf die Ausführung, welche nach dem Obigen bezüglich ihrer Richtigkeit dahingestellt bleiben soll, zurückgekommen wird, also in Beschränkung auf den konkreten Fall, als richtig bezl. eine Rechtsnorm nicht verletzend anzuerkennen. Das Aussteigen aus dem Zuge und das Wiedereinsteigen in denselben zu keinem anderen als dem hier vorliegenden Zwecke ist als ein zu der versicherten Reise gehörender einheitlicher nicht zu trennender Akt anzusehen. Das Aussteigen und das Einsteigen schliessen sich unmittelbar aneinander an. Das Aussteigen ist nicht mit dem Zeitpunkte, in welchem der Reisende das Trittbrett verlässt und auf den Perron tritt, beendigt und das Wiedereinsteigen beginnt nicht erst mit dem Zeitpunkte, in welchem derselbe den Fuss erhebt, um wieder auf das Trittbrett zu steigen; vielmehr gehört der Weg, welchen die Reisenden vom Zuge nach der Bedürfnissanstalt und von dieser zum Zuge zurücklegen, theils zum Aussteigen, theils zum Wiedereinsteigen, ohne dass es auf eine Untersuchung ankommt, an welcher Stelle das Eine aufhört und das Andere anfängt. Es kommt daher auch nichts darauf an, ob der Kläger, als der Unfall sich ereignete, noch in der Bedürfnissanstalt oder schon auf dem Rückwege von dieser nach seinem Koupee sich befand, ob er damals noch weiter oder nur einige Schritte von dem Zuge entfernt war. Je weiter der Reisende noch von dem Zuge entfernt ist, wenn er die Glocke zum Einsteigen anschlagen hört, desto mehr wird er sich veranlasst sehen zu eilen, um den Zug und sein Koupee noch rechtzeitig, ehe der Zug weiterfährt, zu erreichen, und eben durch diese Eile vermehrt sich die Gefahr des Unfalls; es kommt aber auch darauf, ob Kläger das Anschlagen der Glocke gehört hat, nicht entscheidend an, da sich auch ohnedies eine gewisse Eile, welche volle Berücksichtigung verdient, erklärt. Mit Unrecht beruft sich die Beklagte auf die Policebedingung, nach welcher Unfälle, welche dem Versicherten beim Zufussgehen zustossen, nicht in der Versicherung mitinbegriffen sind. Nach dem ganzen Zusammenhange des § 1 der allgemeinen Policebedingungen soll das Zufussgehen im Gegensatz zu Reisen mit anderen Transportmitteln (Eisenbahn, Post, Wagen, Schiff, Schlitten etc.) bilden, also theils eigentliche Fussreisen, theils in Verbindung mit Reisen mit anderen Transportmitteln, namentlich der Eisenbahn, die zu Fusse zurückgelegten Wege vor Antritt und nach Beendigung der Eisenbahnfahrt bedeuten; es ist aber unberechtigt, jedes Gehen unter diese Ausnahmebestimmung bringen zu wollen; selbst beim Ein- und Aussteigen in dem angedeuteten engsten grammatischen Sinne „geht“ doch auch der Reisende.“ (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. März 1887; Rep. 42/86 I; Jur. Wochenschr. 1887, S. 192.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Unsere Bekanntmachung vom 8. Juli 1886 — II e 3037 F —, nach welcher im direkten Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr nach Moskau die nachbenannten Artikel

> Mühlsteine, Baumwolle, gesalzene und getrocknete Häute, Thee, Blättertabak, rohe Wolle, Eisen, Gusseisen, Stahl und Kupfer, unbearbeitet, Harpins, Soda und Farbstoffe aller Art

nicht mit anderen Gütern in einen Wagen zusammengeladen werden dürfen, heben wir hierdurch mit dem Bemerken auf, dass von jetzt ab die Zusammenladung der genannten Artikel behufs Bildung von Wagenladungen (Sammelladungen) gestattet ist.

Bromberg, den 8. Mai 1887. (1105)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung des Haltepunktes Bodenrode. Nach einer Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. wird am 20. d. Mts. der zwischen Leinefelde und Heiligenstadt gelegene Haltepunkt Bodenrode für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 14. Mai 1887. (1106)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militäreisenbahn. Fahrplan vom 1. Juni 1887.

Gemischter Zug No. 101		Güterzug mit Personenbeförderung No. 301		Personenzug No. 103		Stationen	Personenzug No. 102		Güterzug mit Personenbeförderung No. 302		Gemischter Zug No. 104	
Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	↓	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
Vorm.	5^{35}	Nachm.	12^{00}	Nachm.	3^{40}	Schiessplatz	8^{18}	—	2^{06}	—	8^{10}	—
5^{43}	5^{46}	12^{12}	12^{18}	3^{48}	3^{49}	Sperenberg	8^{09}	8^{10}	1^{50}	1^{56}	7^{55}	8^{02}
5^{52}	5^{55}	12^{25}	12^{31}	3^{53}	3^{54}	Clausdorf	8^{04}	8^{05}	1^{37}	1^{43}	7^{42}	7^{49}
6^{07}	6^{10}	12^{50}	—	4^{03}	4^{05}	Zossen	7^{52}	7^{55}	Nachm.	1^{20}	7^{15}	7^{30}
6^{55}	—	—	—	4^{42}	—	Berlin, Mil.-Bahnhof ↑	Vorm.	7^{15}	—	—	Nachm.	6^{40}

Schöneberg, den 11. Mai 1887. (1107J)

4. Güterverkehr.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Anhang des Norddeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Mai 1884 wird der am 1. Juli in Kraft tretende Nachtrag 8 herausgegeben, welcher Eil- und Stückgut-Frachtsätze für die Station Neuekrug der ehemaligen Braunschweigischen Bahn, sowie anderweite erhöhte Ausnahmesätze für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit den Stationen der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra- und Hohenebra-Ebeleber Bahn enthält.

Der fragliche Nachtrag ist vom 1. Juni ab in den Güterexpeditionen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Hannover, den 13. Mai 1887. (1108)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juli d. J. oder an einem noch bekannt zu gebenden folgenden Tage treten im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen, Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch-Südwestdeutschen und Englisch-Südwestdeutschen Verkehr, sowie für den Verkehr mit Stationen der Prinz Heinrich-Bahn und den Luxemburger Stationen der Reichsbahn und ferner im Saarbrücken-Hessischen Verkehr, die für unsere Station Frankfurt Westbhf. bestehenden Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr ausser Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkt ab werden die fraglichen Tarifsätze auf unsere Station Frankfurt H. L. B. übertragen.

Für Eil- und Stückgut tritt die Veränderung erst später ein und wird besonders bekannt gemacht werden.

Mainz, den 13. Mai 1887. (1109)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Die durch Nachtrag I zu Heft 1 des Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. November 1886 für den Verkehr zwischen Aschaffenburg, Station der Hessischen Ludwigsbahn, einerseits und Sächsischen Stationen andererseits am 1. Mai d. J. eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Sendungen bestimmter Stückgüter kommen auch im Verkehr mit der Station Aschaffenburg der Bayerischen Staatsbahn zur Anwendung.

Dresden, am 10. Mai 1887. (1110)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 38 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 18. Mai 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin** für 100 kg folgende Ausnahmesätze in Kraft:

a) im Ausnahmetarif für Holz etc.

		ℳ
von Lauenburg i/P.	nach Schwedt a/O.	1,21
von Gr. Boschpol	„ „	1,25

b) im Ausnahmetarif für Flachs etc.

		ℳ
von Allenstein	nach Altwasser	1,26
„ Braunsberg	„ „	1,50
„ Elbing	„ „	1,38
„ Gumbinnen	„ „	1,94
„ Insterburg	„ „	1,85
„ Königsberg i/Pr.	„ „	1,65

Bromberg, den 10. Mai 1887. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Braunkohlenverkehr in Kraft. Derselbe enthält abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Leipzig (Dr. Bhf.), sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen: Altchemnitz, Belgershain, Böhlen (Rötha), Hopfgarten i/Sachsen, Lausigk, Lauterbach-Steinbach, Liebertwolkwitz, Otterwisch und Tautenhain der Sächs. Staatsbahn. Abdrücke dieses Nachtrags sind bei unseren betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 11. Mai 1887. (1112)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni d. J. gelangen im Galizisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande, Heft 2 vom 1. November 1885, für die Beförderung von Erzen etc. (Ausnahmetarif 6) bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen zwischen den Stationen Beuthen O/S., Kreuzburg O/S., Lublinitz, Rosenberg O/S. und Tarnowitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und Wegierska-Gorka, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien) andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 11. Mai 1887. (1113)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ab 1. Juli d. J. wird auf den Ungarischen Eisenbahnen bei Frachtgutsendungen die in die Tarife eingerechnete Transportsteuer von 3 pCt. auf 5 pCt. erhöht. Demzufolge erhöhen sich auch die bezüglichen direkten Verbandssätze entsprechend und wird letzteres durch Herausgabe von Steuerzuschlags-Tabellen in Form von Nachträgen zu den betreffenden Tarifen durchgeführt.

Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 15. Mai 1887. (1114)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. anderweite, theilweis ermässigte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 für bestimmte Stückgüter für die Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn, sowie Aenderung der Abfertigungs-Befugnisse der Station Frankfurt a/M.

Ueber die Höhe der neuen Tarifsätze für Hoya wird schon jetzt seitens der betheiligten Verwaltungen Auskunft ertheilt.

Magdeburg, den 15. Mai 1887. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 16. d. M. an finden im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** direkte Ausnahmetarifsätze für bestimmte Stückgüter im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, der Station Lübeck (L. B. B.) und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn einerseits und den Bayerischen Stationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Lichtenfels und Ritschenhausen andererseits Anwendung, insoweit direkte Expedition seither eingerichtet war.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen auf Befragen die Güterexpeditionen der Verbandsstationen.

Hannover, den 10. Mai 1887. (1116)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Zum diesseitigen **Localgütertarife** vom 1. April 1886 sowie zum Gütertarife für den Hannover-Oldenburgischen Verkehr vom 1. April 1882 sind die vom 1. Juli 1887 an gültigen Nachträge 9 bezw. 12 herausgegeben, welche anderweite, theils Ermässigungen, theils Erhöhungen in sich schliessende Tarifsätze für den Verkehr mit der Station Hoya der Hoya-Eystruper Eisenbahn enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 30. April 1887. (1117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Tarifposition „Zucker aller Art etc. des Sp.-T. I" der Belgisch-Südwestdeutschen Güterklassifikation (Nachtrag I zum Heft I des bezüglichen Tarifs vom 1. Februar 1884) wird mit Geltung vom 1. Juli d. J. auf „Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art etc." abgeändert.

Strassburg, den 9. Mai 1887. (1118)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Badisch-Hessischen Verkehr im Ausnahmetarif No. 19 für bestimmte Stückgüter für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen einerseits und Basel Bad. Bahn andererseits der Frachtsatz von 2,84 ℳ pro 100 kg in Kraft. Dieser Satz gilt, soweit er niedriger ist, als die gewöhnlichen Stückgutfrachtsätze, auch für den Verkehr mit den vor Basel gelegenen Badischen Stationen.

Näheres ist bei den betr. Stationen und beim diesseitigen Tarifbüreau zu erfahren.

Karlsruhe, den 12. Mai 1887. (1119)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Durch den am 20. Mai dieses Jahres zur Ausgabe gelangenden Nachtrag IX zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Erfurt kommen abgeänderte, durchgehends ermässigte Tarifkilometer für Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Calau und Horka zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von **je 0,05** ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 13. Mai 1887. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. An Stelle des in den Nachträgen IV und V zum Bayerisch-Sächsischen Gütertarife vom 1. Mai 1884 enthaltenen Ausnahmetarifes 7a für die Beförderung von Erzen zwischen Bayerischen Stationen und der Station Zwickau treten am 15. Mai d. J. weiter ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 12. Mai 1887. (1121)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Von dem Tage der Schliessung der Eil- bezw. Güterexpedition Erfurt der vormaligen Nordhausen - Erfurter Bahn, das ist vom 15. d. M. ab, werden der Frachtberechnung für Sendungen nach und von Erfurt die für Station Erfurt, Staatsbahnhof, gültigen Frachtsätze zu Grunde gelegt werden. Insoweit für Erfurt, Nordh.-Erf. Bhf., seither billigere Frachtsätze als für Erfurt, Staatsbhf., bestanden, finden erstere noch bis zum 1. Juli d. J. Anwendung, von diesem Zeitpunkte ab gelten nur noch die Tarifsätze für Erfurt, Staatsbahnhof.

Erfurt, den 14. Mai 1887. (1122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 7 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln linksrh.) kommt mit Gültigkeit vom 20. Mai l. J. der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der am 23. d. Mts. zur Eröffnung kommenden neuen Bahnlinie Freiburg i/Br.-Neustadt i/Schw. und für die am 20. l. Mts. für den Güterverkehr zur Eröffnung gelangende Station Roth-Malsch.

Karlsruhe, den 12. Mai 1887. (1123)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Güterverkehr Württemberg - Saarbrücken. Im Süddeutschen Verbandsverkehre zwischen Deutschen Bahnen wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. der Nachtrag V zum Theil II Heft No. 4 des Gütertarifs vom 1. April 1883 (Württemberg-Saarbrücken) ausgegeben.

Derselbe enthält für verschiedene Stationen theils neue theils geänderte Frachtsätze der Klassen- und Ausnahmetarife und wird bei den Endbahnen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 11. Mai 1887. (1124)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Durch den am 20. Mai d. J. zur Ausgabe gelangenden Nachtrag VIII zum Staatsbahn - Gütertarif Breslau - Erfurt kommen Ausnahme - Tarifsätze für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und eine Berichtigung zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,05 ℳ das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 13. Mai 1887. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für die Dauer der vorjährigen Navigationsperiode ab Tscherkassy und Krementschug nach Danzig und Neufahrwasser bestandenen Frachtsätze für Getreide etc., welche am 6/18. Februar cr. ausser Kraft getreten sind, haben vom 1/13. Mai cr. ab bis auf weiteres wieder Gültigkeit. (J 1126)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der am Weichselverbande
betheiligten Verwaltungen.

Nassau - Badischer bezw. Pfälzischer Verkehr. Die Frachtsätze für Cementsendungen zwischen Frankfurt a/M. und Sachsenhausen einerseits und Mannheim bezw. Ludwigshafen andererseits werden vom 1. Juli l. J. ab um 0,02 ℳ für 100 kg erhöht.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1887. (1127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Haltestelle P l e s s a des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt wird vom 20. d. Mts. ab für die Beförderung von Wagenladungsgütern in den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) -Erfurt** einbezogen.

Bis zur Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages werden der Frachtberechnung für den Verkehr mit Plessa die um 7 km erhöhten Entfernungen der Station Elsterwerda zu Grunde gelegt.

Köln, den 18. Mai 1887. (1128)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverkehr. Zum Theil IV, Tarifheft 1 (Ausnahmetarife für den Transport von Holz) vom 1. Februar 1885 tritt am 1. Juni l. J. N a c h t r a g II in Kraft, welcher

1. Abänderung bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen,
2. Kürzungstabellen und
3. Berichtigungen

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können im Wege der betheiligten Verwaltungen, namentlich auch im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Wien I, Johannesgasse 29) bezogen werden.

Wien, am 14. Mai 1887. (1129)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Tarif für die Ueberführung von Gütern von der Station Oswiecim der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach der Station Oswiecim der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, beziehungsweise des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau, sowie umgekehrt. Von 15. April 1887 angefangen gelangen

I. rücksichtlich jener Güter, welche ursprünglich nach der Station Oswiecim der K. K. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind, jedoch entweder über Verfügung des Versenders, oder nach Auslösung des Frachtbriefes über Wunsch des sodann als neuer Versender anzusehenden Empfangsberechtigten
   a) nach Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Oswiecim ausgeschlossen) und darüber hinaus, oder
   b) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau (Oswiecim ausgeschlossen) und darüber hinaus, weiterbefördert werden sollen, und

II. rücksichtlich jener Güter, welche mit der ursprünglichen Bestimmung nach der Station Oswiecim
   a) der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, beziehungsweise
   b) des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Breslau

von da aus dem gleichen Grunde nach Stationen der in Galizien gelegenen K. K. Oesterr. Staatsbahnlinien (Oswiecim ausgeschlossen) und darüber hinaus weiterzuleiten sind, folgende Gebühren zur Einhebung:

1. für Eilgüter, Güter der Klasse I und II, sowie für sperrige Güter, nur im Verkehre mit Oswiecim K. F. N. B. . . . . 8 kr.
2. für Güter der Wagenladungsklasse A, B, C, der Spezialtarife und der Ausnahmetarife u. zw.:
   a) im Verkehre mit Oswiecim K. F. N. B. . . . . . . 4 „
   b) im Verkehre mit Oswiecim E. D. B. Breslau . . . . 6 „

Oe. W. Noten per 100 kg.

Die geringste zur Einhebung gelangende Gebühr beträgt 10 kr. Noten per Sendung.

In den Fällen Ib und IIb ist auch, wenn die Weitersendung über Verfügung des ursprünglichen Versenders erfolgt, von demselben ein neuer Frachtbrief beizubringen. Ausserdem ist bei Wagenladungsgütern von dem die Weitersendung veranlassenden neuen Versender die Erklärung im Frachtbriefe abzugeben, dass die bezügliche Sendung als von demselben verladen anzusehen ist.

Die vorstehenden Ueberführungsgebühren sind, wenn die Weitersendung im Falle Ib über Wunsch des ursprünglichen Empfängers erfolgt, von demselben bei der Auslösung des Frachtbriefes mit den anderen Gebühren baar zu entrichten.

Eine Ueberführung der Güter von einem Bahnhofe in Oswiecim zum anderen lediglich behufs Bezuges daselbst findet nicht statt.

Wien, 15. März 1887. (1130)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Juni 1887 tritt zum Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc., gültig ab 15. September 1884, ein Nachtrag IV in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Gröschelmauth, Kojetitz, Jarmeritz, Mähr. Budwitz, Schönwald-Frain, Startsch-Trebitsch und Wolframitzkirchen.
2. Ermässigte Frachtsätze für Station Pottenstein.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Centralverwaltung als auch bei den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 8. Mai 1887. (1131)
Die Centralverwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ausgabe von Tour- und Retourbillets nach Florenz und Venedig zu sehr ermässigten Preisen. In der Zeit vom 4. bis inkl. 19. Mai d. J. werden in Florenz aus Anlass der Enthüllung der Façade der Domkirche Santa Maria del Fiore und des fünfhundertjährigen Geburtstages des Bildhauers Donatello, grosse Festlichkeiten veranstaltet. — Ferner findet in Venedig eine grosse Italienische Kunstausstellung statt, welche am 2. Mai d. J. eröffnet wird und bis inklusive 25. Oktober d. J. dauert.

Um den Besuch dieser Feste beziehungsweise der Ausstellung zu erleichtern, werden nach Florenz bis inklusive 15. Mai d. J. und nach Venedig bis inklusive 23. Oktober d. J. in folgenden Stationen zu den beigesetzten, sehr ermässigten Preisen Tour- und Retourbillets I. und II. Klasse ausgegeben, welche zur Fahrt mit allen fahrplanmässigen Zügen berechtigen, und zwar:

Von	nach Florenz und retour mit 30tägiger Gültigkeitsdauer		nach Venedig und retour mit 15tägiger Gültigkeitsdauer	
	I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.
	Preise in Francs			
Wien . . .	142,50	102,50	115,40	83,50
Budapest S. B.	187,60	137,40	161,40	119,20
Graz . . .	131,20	95,70	103,50	76,30
Triest . .	66,50	47,30	38,80	27,90
Innsbruck .	85,80	62,20	73,00	53,30
Bozen . .	61,00	43,70	48,20	34,80
Trient . .	50,00	35,50	37,20	26,60

Wenn zu den nach Florenz lautenden Billets in Florenz noch ein Tour- und Retourbillet oder ein Rundreisebillet zum Besuche von Rom oder Neapel gelöst wird, was von dem Bahnkassier in Florenz auf dem nach Florenz lautenden Tour- und Retourbillet bestätigt werden muss, so verlängert sich die Gültigkeit der obbezeichneten Tour- nnd Retourbillets von 30 auf 40 Tage.

Die Billets Wien-Venedig und Wien-Florenz berechtigen zur Hinfahrt via Cormons, zur Rückfahrt via Pontebba oder umgekehrt.

Für Kinder wird keine besondere Ermässigung gewährt, und werden dieselben, falls nicht vollbezahlte Tour- und Retourbillets für sie gelöst werden, von Bahn zu Bahn abgefertigt.

Die Unterbrechung der Reise ist in den Kouponstationen ohne Weiteres, innerhalb einer Kouponstrecke auf der Südbahn einmal gegen Meldung beim Stationschef gestattet.

Freigepäck wird keines gewährt.

Wien, am 1. Mai 1887. (1132)

Die Generaldirektion.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Nach Gleichenberg werden in der Zeit vom 16. Mai bis inkl. 31. August l. J. in den Stationen Wien Südbahnhof, Baden, Wr.-Neustadt, Marburg, Klagenfurt, Agram, Sissek, Laibach und Triest direkte Billets

via Spielfeld-Purkla

ausgegeben, welche ab Purkla zur Benützung eines Sitzplatzes in dem in dieser Station aufgestellten Permanenzwagen nach Gleichenberg berechtigen.

Die Preise dieser Billets betragen in Gulden Oe. W. Noten inkl. Stempel:

Von	Bei Benützung des Eilzuges bis Spielfeld		Bei Benützung des Postzuges		
	I. II. Klasse	II. Klasse	I. II. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Wien . .	18,66	13,82	16,24	12,39	8,52
Baden . .	16,93	12,50	14,76	11,28	7,78
Wr.-Neustadt . .	15,44	11,38	13,50	10,33	7,14
Marburg .	—	—	3,10	2,84	2,30
Klagenfurt	—	—	10,27	8,22	5,89
Agram . .	—	—	12,75	10,07	7,11
Sissek . .	—	—	16,20	12,68	8,84
Laibach .	—	—	11,75	9.32	6,62
Triest . .	—	—	19,87	15,47	10,74

Die Fahrt von Purkla nach Gleichenberg geschieht in bequemen viersitzigen Wagen, welche im Anschlusse an jeden von Spielfeld in Purkla ankommenden Zug verkehren.

Die Reisenden können in den obgenannten Stationen auch Billets für viersitzige Separatwagen zur Fahrt von Purkla nach Gleichenberg zum Preise von 4,50 fl. Oe. W. lösen. In diesem Falle betragen die Fahrpreise pro Person bis Purkla je um 1,20 fl weniger als vorstehend angegeben.

Die obigen, um 1,20 fl. pro Person verminderten Fahrpreise gelten auch in umgekehrter Richtung für Reisende, welche bis Ende September l. J. von Gleichenberg zurückkehren.

Für die Wiener Lokalstrecke ist es auch gestattet, die angeführten Billets von der nächst rückwärts gelegenen, mit solchen Billets dotirten Station zu beziehen, wenn sich nicht der Fahrpreis von der eigentlichen Abfahrtsstation bis Purkla, nebst Zuschlag von 1,20 fl. Oe. W. für den Sitzplatz im Permanenzwagen von Purkla nach Gleichenberg, niedriger stellt.

Kinder im Alter von 2—10 Jahren werden nach und ab Purkla zu halben Bahnpreisen befördert, die Gebühr für die Wagenfahrt Purkla-Gleichenberg ist jedoch auch für Kinder des besagten Alters voll wie für Erwachsene zu bezahlen.

Bestellungen auf Sitzplätze im Permanenzwagen zum Preise von 1,20 fl. Oe. W. und auf Separatwagen zum Preise von 4,50 fl. Oe. W. werden auch in allen übrigen Südbahnstationen entgegen genommen.

Die direkte Abfertigung des Reisegepäcks kann nur bis Purkla erfolgen.

Für die Weiterbeförderung des Gepäcks gelten folgende Bestimmungen:

Das im Permanenzwagen mitgeführte Handgepäck wird, falls dasselbe nicht einen Sitzplatz okkupirt, gebührenfrei behandelt. Im anderen Falle ist die Gebühr für einen Sitzplatz mit 1,20 fl. zu entrichten. Für das am Kutschbocke oder am rückwärtigen Theile des Permanenz- oder Separatwagens geführte Gepäck wird die Taxe mit 1 kr. per 1 kg festgesetzt und wird die entfallende Gebühr in der Station Purkla eingehoben.

Für den Transport des im Wagen nicht unterzubringenden Gepäcks haben die Reisenden selbst zu sorgen.

Die von und nach Wien Südbahnhof, Baden und Wiener-Neustadt lautenden derartigen Billets berechtigen zu einer dreitägigen Fahrtunterbrechung in Graz.

Wien, am 1. Mai 1887. (1133)

Die Generaldirektion.

Mit 1. Juni 1887 tritt ein neuer Lokal-Personentarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1876 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—VII aufgehoben wird.

Teplitz, am 14. Mai 1887. (1134)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Erweiterung der Abfertigungsbefugniss verschiedener Haltestellen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt werden die bisher nur für die Abfertigung von Personen eingerichteten Haltestellen Kl.-Wittenberg sowie die Haltepunkte Klieken, Mosigkau, Marke und Jütrichau am 20. d. Mts. auch für die direkte Abfertigung von Reisegepäck eröffnet werden.

Berlin, den 14. Mai 1887. (1135)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Es wird hiermit zur Kenntniss der Herren Aktionäre gebracht, dass die am heutigen Tage stattgehabte Generalversammlung den Rechnungsabschluss für das Jahr 1886 genehmigt und die für dieses Jahr zu vertheilende Dividende auf einen Francs festgesetzt hat.

Die Zahlung findet, zum Wechselkourse auf Paris berechnet, vom 1. Juni ab gegen Einziehung des Dividendenkoupons No. 4 des Jahres 1886 statt und zwar:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft und bei der K. K. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,

in Budapest bei der Ungar. allg. Kreditbank,

in Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,

in Berlin bei Herrn S. Bleichröder und bei der Direktion der Diskontogesellschaft,

in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,

in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und bei den Herren L. Behrens & Söhne,

in Leipzig und Dresden bei der allg. Deutschen Kreditanstalt,

in Basel bei den Herren v. Speyr & Co., ferner in Paris, London, Genf etc.

Wien, am 12. Mai 1887. (1136)

Der Verwaltungsrath.

---

7. Submissionen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhof Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle, als:

Schmiedeeisen; Eisenblech, einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile etc., Isolatoren, alte Roststäbe —; Radreifen, fluss- und puddelstählerne;

II. Privat-Anzeigen.

Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl, von Gusseisen und von Messing; Hartgussräder, alte; Kupfer mit Ansatz von elektrischen Telegraphen; Schienenabfälle (unter 3 m lang), Herzstückspitzen, Weichenbacken und Weichenzungen; Federstahl von Trag- und Spiralfedern auch Schrott; Plomben, alte; Gussstahl (alte Feilen etc.); Zinkblech, altes; Gummiabfälle mit Hanfeinlagen; Morsepapier, gebrauchtes; Glasscherben
sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von unserm Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen und die Kaufserbietungen bis zum 1. Juni cr. an uns einsenden.

Oldenburg, 14. Mai 1887. (1137B&W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung einer Billetzählmaschine neuester Konstruktion, mit Trockenstempelvorrichtung versehen, soll vergeben werden. Angebote, welchen eine genaue Beschreibung der Einrichtung der Maschine beizufügen ist, sind bis zum 28. l. M. hier einzureichen.

Giessen, den 12. Mai 1887. (1138)
Grossherzogliche Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Johannes Tesch's Prüfungs-Katechismen für Eisenbahn-Beamte, Verlag von Franz Siemenroth in Berlin SW., Wilhelmstrasse 25, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Lübeck-Büchener, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Travemünder Eisenbahnen.

Fahrplan vom 1. Juni 1887 an.

1. Von **Lübeck** nach **Hamburg.**

Stationen	9. Gem. zug	23. Schn.-zug	11. Pers.-zug	17. Gem. Zug	13. Pers.-zug	15. Schn.-zug	19. Pers.-zug	21. Extra-zug (Nur an Sonn- und Festtagen)
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Lübeck . . . . . Abf.	7 00	**8** 15	10 35	1 20	3 40	**6** 03	8 40	10 00
Niendorf . . . . . "	7 15	—	—	1 35	3 52	—	8 50	10 11
Reinfeld . . . . . "	7 30	—	10 58	1 50	4 08	—	9 05	10 25
Oldesloe . . . . . "	7 51	**8** 44	11 17	2 08	4 23	**6** 33	9 19	10 38
Bargteheide . . "	8 12	—	11 33	2 29	4 43	—	9 36	10 55
Ahrensburg . . "	8 28	—	11 44	2 44	4 56	—	9 48	11 08
Alt-Rahlstedt "	8 40	—	—	2 59	5 10	—	10 00	11 20
Wandsbek . . . "	8 58	**9** 23	12 04	3 13	5 25	**7** 12	10 12	11 32
Hamburg . . . Ank.	9 07	**9** 30	12 11	3 22	5 33	**7** 19	10 20	11 40

2. Von **Hamburg** nach **Lübeck.**

Stationen	10. Pers.-zug	12. Schn.-zug	14. Pers.-zug	16. Pers.-zug	22. Schn.-zug	18. Pers. zug	20. Pers.-zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3
Hamburg . . . . Abf.	7 00	**8** 30	10 20	1 25	**3** 00	5 25	10 05
Wandsbek . . . "	7 11	**8** 39	10 30	1 35	**3** 09	5 37	10 15
Alt-Rahlstedt "	7 20	—	—	1 45	—	5 48	10 25
Ahrensburg . "	7 39	—	10 54	2 03	—	6 06	10 42
Bargteheide . "	7 52	—	11 06	2 15	—	6 19	10 54
Oldesloe . . . . "	8 11	—	11 27	2 36	**3** 52	6 40	11 14
Reinfeld . . . . "	8 25	—	11 42	2 50	—	6 54	11 29
Niendorf . . . . . "	8 35	—	—	3 00	—	7 05	11 40
Lübeck . . . . Ank.	8 50	**9** 42	12 05	3 15	**4** 20	7 20	11 55

3. Von **Lübeck** nach **Büchen.**

Stationen	1. Personen-zug	3. Personen-zug	5. Personen-zug	7. Gemischter Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Lübeck . . . . Abf.	7 09	10 30	3 35	7 50
Blankensee . . . . "	7 20	—	3 45	8 00
Sarau . . . . "	7 28	—	3 55	8 10
Ratzeburg . . . . "	7 41	10 58	4 08	8 30
Mölln . . . . "	7 55	11 12	4 22	8 48
Roseburg . . . . "	8 14	—	4 38	9 10
Büchen . . . . Ank.	8 25	11 37	4 48	9 21

4. Von **Büchen** nach **Lübeck.**

Stationen	2. Pers.-zug	302. Güterzug m.Pers.-Bef.	4. Pers.-zug	6. Gem. Zug	8. Pers.-Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Büchen . . . . Abf	6 57	8 44	12 37	6 15	9 34
Roseburg . . . . "	—	8 55	12 45	6 25	—
Mölln . . . . "	7 24	9 22	1 07	6 50	9 58
Ratzeburg . . . . "	7 39	9 42	1 22	7 10	10 12
Sarau . . . . "	—	9 55	1 30	7 20	—
Blankensee . . . . "	—	10 05	†1 40	†7 30	—
Lübeck . . . . Ank.	8 04	10 22	1 56	7 45	10 35

5. Von **Lübeck** nach **Travemünde.**

Stationen	32. Gem. Zug	40. Extra-zug	34. Gem. Zug	42. Extra-zug	36. Gem. Zug	38. Gem. Zug	44. Extra-Zug
Klasse	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3
Lübeck . . . . Abf.	7 30	10 05	1 20	2 20	4 30	7 30	8 45
Waldhalle . . . . " †	7 45	—	1 33	*—*	4 43	7 43	—
Dänischburg . . . . " †	7 52	—	1 40	2 39	4 50	7 50	9 04
Waldhusen . . . . "	8 03	10 32	1 51	2 51	5 01	8 01	9 15
Pöppendorf . . . . " †	8 11	—	1 59	2 59	5 09	8 09	9 23
Travemünde . . . . . . Ank.	8 23	10 49	2 11	3 12	5 22	8 22	9 36
		vom 1. Juni bis 11. Spt.		vom 1. Juni bis 30. Spt.			vom 16. Juni bis 11. Spt.

— Hält bei Waldhalle um 2 33 nach Bedarf mit **Ausschluss der Sonn- und Festtage.**

6. Von **Travemünde** nach **Lübeck.**

Stationen	31. Gem. Zug	33. Gem. Zug	41. Extra-zug	35. Gem. Zug	37. Gem. Zug	43. Extra-zug	45. Extra-zug
Klasse	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3
Travemünde . . . . Abf.	6 05	8 50	11 15	2 30	6 05	7 37	8 55
Pöppendorf . . . . " †	6 16	9 02	11 26	2 42	6 17	7 49	9 06
Waldhusen . . . . "	6 26	9 12	11 37	2 53	6 28	8 00	9 16
Dänischburg . . . . " †	6 35	9 21	11 46	3 02	6 37	8 09	9 25
Waldhalle . . . . " †	a	9 28	11 53	3 09	6 44	*—*	*—*
Lübeck . . . . Ank.	6 55	9 42	12 07	3 23	7 01	8 30	9 45
			vom 1. Juni bis 11. Spt.			vom 16. Juni bis 30. Spt.	vom 1. Juni bis 11. Spt.

a Hält nach Bedarf zum Aussteigen. *—* Hält bei Waldhalle um 8 15 bezw. 9 31 nach Bedarf mit **Ausschluss der Sonn- und Festtage.**

Das Zeichen † bedeutet, dass die Züge nur nach Bedarf halten.

Die Nachtzeiten (von 6 00 Abends bis 5 59 Morgens) sind durch Unterstreichung der Minutenziffern hervorgehoben.

Druck von Charles Coleman, Lübeck.



No. 39. Zeitung des Vereins 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Mai 1887.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Juni d. Js ab gültige Fahrplan der Main-Neckar-Bahn bei.

Inhalt:

Strassenbahnen mit Seilbetrieb in Nordamerika.*)

Während unsere Pferdebahnen eine Errungenschaft der letzten Jahrzehnte sind, kann die Entwickelung der Seilbahnen zurückverfolgt werden bis zu Anfang dieses Jahrhunderts.

Die erste Bahn an der Claystrasse in San Francisco wurde im Juni 1873 begonnen und so beeilt, dass die erste Probefahrt bereits am 1. August desselben Jahres stattfinden konnte. Dem ersten Versuche folgten bald weitere Bahnen in der Sutter-, California- und Gearystrasse und später die Presidio- und Marketstrassen-Bahn, sämmtlich in San Francisco, und markirt die Einführung der Seilbahnen in dieser Stadt eine Epoche, welche mit den ausgedehntesten Verbesserungen und Entwickelungen für sie verknüpft war. Auf steilen, früher ganz kahlen Hügeln ziehen sich jetzt die schönsten Strassen hin, auf beiden Seiten mit prachtvollen Villen und Wohnhäusern bedeckt, ja auf dem höchsten Gipfel der Californiastrasse haben sogar die Eisenbahnkönige Hopkins, Stanford u. s. w. ihre Paläste, da jetzt durch die Seilbahn ein Mittel geschaffen war, mit Bequemlichkeit den höchsten Punkt dieser steilen Strasse zu erreichen. Doch auch für ganz ebene Strassen hat man die Vortheile dieses Systems erkannt, so dass sich jetzt die Seilbahnen nicht nur in ganz Nordamerika, sondern auch in anderen Ländern eingebürgert haben, und befinden sich ausser in Newyork, Philadelphia, Chicago, St. Louis, Cincinnati, Kansas-City, Los Angeles u. s. w. auch eine Linie in London und sogar zwei in Dunetin auf Neu-Seeland in Betrieb.

Die Einrichtung der Strassenbahnen mit Seilbetrieb ist im allgemeinen die gleiche wie die der gewöhnlichen Strassenbahnen, jedoch wird zum Betrieb derselben ein endloses Drahtseil benutzt, welches unter der Strassenoberfläche in einer Röhre oder einem Tunnel zwischen den Schienen fortläuft, über Rollen geführt und durch einen Motor (Dampfmaschine) in Betrieb gesetzt wird.

Durch eine am Wagen angebrachte Greifervorrichtung, welche mittelst einer dünnen Stange durch einen länglichen Einschnitt in dem Bahnkörper in den Tunnel hineingreift, wird das Seil gepackt und dadurch der Wagen selbst mit fortbewegt.

Der Greifer reicht vom Wagen aus mittelst einer breiten Stahlstange von 12 mm Stärke durch den 15 mm breiten länglichen Einschnitt in den Tunnel hinunter. Mittelst zweier Backen oder Klauen, welche vom Wagen aus durch eine Schraube oder einen Hebel bewegt werden können, wird das Seil gefangen und festgeklemmt, so dass der Wagen selbst mit fortgezogen wird.

Der Bahnkörper wird hergestellt durch eine Anzahl von Querstücken, auf welcher sowohl die Schienen, wie die Eisen zur Bildung des länglichen Einschnittes und ferner auch die Führungsrollen für das Seil befestigt sind. Zur Aufnahme des Drahtseiles dient ein Kanal oder Rohr aus Holz, Gusseisen, Blech oder Beton. Die eben erwähnten Querstücke bestanden anfangs meist aus Holz, später wurden dieselben aus alten Eisenbahnschienen und jetzt meistens aus Gusseisen hergestellt.

Es wurde befürchtet, dass die Seilbahnen im Winter den Betrieb wegen Schnee und Eis einstellen müssten, doch überzeugte man sich auch hierin vom Gegentheil, indem bei denselben z. B. in Chicago die Bahn leicht vom Schnee befreit wurde, während Pferdebahnen und Bahnen mit Dampfwagen den Schnee nicht bewältigen konnten.

Es wurden an einem auf den Schienen befindlichen Wagen Schneepflüge und Bürsten befestigt und der Wagen ähnlich wie der Personenwagen vermittelst eines Greifers mit dem Seil verbunden und von diesem auf den Schienen entlang gezogen. Da das Seil infolge seines Gewichtes und seiner Spannung einen Zug auf den Wagen nach unten ausübt, so wird derselbe immer auf den Schienen festgehalten, während bei Pflügen, welche durch Pferde oder Lokomotive bewegt werden, das Entgegen-

*) Aus einem vom Königlichen Eisenbahn-Maschineninspektor Sillies am 23. Januar d. J. im Verein Deutscher Maschineningenieure gehaltenen Vortrag. Der vollständige Vortrag mit Abbildungen findet sich in Glaser's „Annalen" No. 233 abgedruckt. Aus demselben ist auch die Anordnung der Gleise und Seilbahnwagen in den Strassen San Francisco's ersichtlich.

gesetzte, also ein Druck nach oben, stattfindet. Ausserdem rutschen die Pferde auf dem glatten Pfade aus und die Räder der Lokomotive schleifen. Seit dem Beginn der Chicago Seilbahn wurde daher noch nicht eine Fahrt wegen Schnee oder Eis verloren.

Die hauptsächlichsten Vortheile der mit Drahtseilen betriebenen Strassenbahnen gegenüber den Pferdebahnen mögen kurz hier aufgeführt werden:

1. Starke Steigungen sind ebenso leicht zu befahren wie die Ebenen.
2. Die Wagen können plötzlich angehalten oder in ruhiger Weise an irgend einer Stelle der Bahn im Lauf verzögert, leicht und sicher angehalten werden.
3. Jede gewünschte Geschwindigkeit kann an irgend einer Stelle der Bahn erzielt werden, um Hindernissen aus dem Wege zu gehen.
4. Die Strassen bleiben frei von den Auswurfstoffen der Pferde.
5. Das durch die Pferdehufe veranlasste Geräusch fällt fort.
6. Ein Schneefall verursacht, wie oben näher erläutert, keine Unannehmlichkeiten.
7. Die Leistungsfähigkeit der Bahn kann zu jeder Zeit ganz bedeutend erhöht und dem Verkehr angepasst werden. Seilbahnen können mit einer Geschwindigkeit bis zu 10 Engl. Meilen = 16 km betrieben werden und gerade so gut kann man sie auch langsam Zoll für Zoll ihren Weg durch eine dichte Menschenmenge sich bahnen lassen.
8. Wegen des sicheren Bahnbettes ist die Bewegung der Wagen eine gleichmässige und nicht stossend oder schüttelnd, wie bei den Pferdebahnwagen.
9. Seilbahnwagen können leichter die Fahrzeit einhalten wie Pferdebahnwagen, wegen des leichten und schnellen Anlassens und Anhaltens.

Bei der Strassenbahn in Chicago waren, bevor das Seil angelegt wurde, 600 Pferde erforderlich, um die nöthigen Rundfahrten zu machen. Nach Einführung des Seilbetriebes steigerte sich der Verkehr derart, dass zu dessen Bewältigung 2 500 Pferde nöthig gewesen wären.

Seit dem 31. August 1885 ist in Newyork eine Seilbahn nach dem System Miller im Betrieb und war seit dieser Zeit ohne merkliche Unterbrechung in Thätigkeit. Dieselbe zieht sich an der 10. Avenue von der 125. Strasse beginnend, bis zur 187. Strasse entlang. Die Schönheit der Ausführung sowohl der Betriebsmaschine und der Gebäude als auch der Bahn selbst in allen ihren Theilen, das sichere Wirken der ganzen Anlage macht diese neue Bahn gewiss zu der schönsten Seilbahn Amerikas.

Dieses neue System unterscheidet sich in vielen wesentlichen Punkten von den bis jetzt bekannten Seilbahnen anderer Städte und bezweckt durch Anwendung von 2 Seilen und 2 von einander unabhängigen Betriebsmaschinen und Antriebsvorrichtungen, die Möglichkeit zu geben, unter allen Verhältnissen, welche durch Unfälle jeder Art herbeigeführt werden können, dennoch einen fortwährenden Betrieb der Bahnen zu sichern.

In Newyork laufen auf vielen Linien die Pferdebahnen Tag und Nacht, auch die neue Tenth Avenue Seilbahn ist 22 Stunden des Tages in Betrieb und ist es unter diesen Umständen gewiss eine unbedingte Nothwendigkeit, Sicherheit durch Verdoppelung des ganzen Apparats zu schaffen.

Infolge der günstigen Ergebnisse der Seilbahnen nach dem Miller'schen System hat sich im vorigen Jahre eine Gesellschaft unter dem Namen „The Kingsbridge Cable Railway Co." in Newyork gebildet, welche eine Seilbahn von der 59. Strasse beim Centralpark bis zur Kinsbridge bauen will. Der Umstand, dass die Grundstücke an der 10. Avenue, seitdem die Seilbahn in Betrieb gesetzt wurde, um 25 bis 75 pCt. im Werthe gestiegen sind, brachte eine grosse Baulust in der Nähe der projektirten Bahn hervor. Ferner soll die jetzige 3. Avenue-Pferdebahn in eine Seilbahn nach Miller'schem System umgewandelt werden. Diese Bahn ist etwas über 8 Engl Meilen (12,8 km) lang.

Die Kosten zum Bau dieser umfangreichen Bahn werden auf 2 Millionen Dollars geschätzt. Die Zinsen von dieser Summe (zu 4 pCt. gerechnet) würden jährlich 80 000 D. ausmachen; es werden jedoch gegenwärtig im Durchschnitt jährlich 100 000 D. für den Ankauf von Pferden ausgegeben, ja, in einem Jahr belief sich diese Summe sogar auf 200 000 D. Das Seil tritt an die Stelle von 2 000 Pferden, wovon jedes täglich 50 Cts. (2 *M*) zu füttern kostet, d. s. jährlich 365 000 D. Hierzu kommen noch ausserdem die Löhne von 300 Knechten, Hufschmieden und Wärtern. Diese Kosten, welche aus der Bedienung der Pferde entstehen, würden bei der Seilbahn wegfallen und sich auf die Löhne für die Maschinisten und Heizer beschränken.

Die bedeutendste Ausgabe bei Bahnen mit Seilbetrieb ist der Kohlenverbrauch. Rechnet man nun für diese projektirte Bahn 20 t Kohlen pro Tag, was sehr hoch gegriffen ist, so wäre es bei den gegenwärtigen Preisen eine Summe von ungefähr 25 000 D. für das Jahr und kann man schon aus diesen wenigen Zahlen ersehen, wie beträchtlich die Ersparnisse von Betriebskosten sein werden.

Apparat zum selbstthätigen Richtigstellen der Eisenbahnstationsuhren.

In der Sitzung des Hannoverschen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure vom 28. Januar d. J. hielt Herr Telegrapheninspektor Fink über einen Apparat zum selbstthätigen täglichen Richtigstellen der Stationsuhren vermittelst des telegraphischen Uhrsignales einen Vortrag, welchem wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

Die Ueberwachung des richtigen Ganges der Stationsuhren wird bei den Deutschen Eisenbahnen bisher in der Weise gehandhabt, dass täglich zu einer bestimmten Zeit von einer Hauptstelle aus an sämmtliche Stationen auf telegraphischem Wege das Zeichen zum Uhrenstellen, das sogenannte „Uhrsignal" gegeben wird. Die verschiedenen Hauptstellen — in der Regel für jeden Verwaltungsbezirk eine — erhalten ihrerseits ein gleiches Zeichen von dem am Ort befindlichen Reichstelegraphenamt; letzteres wird von dem Haupttelegraphenamt in Berlin benachrichtigt, dessen Normaluhr von der Sternwarte aus überwacht und richtig gestellt wird. Mit diesem täglichen Uhrenzeichen müssen die Zeitangaben der auf der betreffenden Station befindlichen Uhren in genauer Uebereinstimmung gehalten werden, was zur Zeit derartig geschieht, dass etwaige Abweichungen durch das Stellen der Zeiger mit der Hand ausgeglichen werden.

Die Unvollkommenheit eines solchen Verfahrens ist leicht zu erkennen. Der Uhrmacher Wilh. Matthies in Osterode a/H. stellte sich daher die Aufgabe, dasselbe durch eine zweckmässigere und zuverlässige Einrichtung zu ersetzen. Dieselbe sollte folgende Bedingungen erfüllen:

1. eine Beschränkung in der Benutzung der Telegraphenleitungen darf nicht herbeigeführt werden;
2. die Einrichtung darf täglich nur einmal zu einer bestimmten Zeit und nur innerhalb eines Zeitraumes von wenigen Minuten befähigt sein, in Thätigkeit treten zu können, während in der ganzen übrigen Zeit des Tages kein telegraphisches Zeichen irgend welchen Einfluss auf die Zeigerstellung ausüben darf;
3. in dem fraglichen Zeitraum darf die Zeigereinstellung nur durch die eine Minute lange Leitungsunterbrechung beim Uhrenzeichen erfolgen, während die in diesem Zeitraum gegebenen Alarm- und sonstigen telegraphischen Zeichen ohne jeglichen Einfluss bleiben müssen.

Matthies hat diese schwierige Aufgabe in durchaus befriedigender und sinnreicher Weise gelöst und einen Apparat hergestellt, welcher die Bedingungen vollständig erfüllt. Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover hat mit demselben auf dem Bahnhofe Hildesheim Versuche angestellt, welche ein vortreffliches Ergebniss gehabt haben.

Die wesentlichen Bestandtheile eines solchen Apparates sind ein Laufwerk mit Gewichtsbetrieb zur Bewegung der eigentlichen Zeiger-Einstellungsvorrichtung und eine elektromagnetische Vorrichtung zum Auslösen dieses Laufwerkes. Der Apparat wird dicht hinter dem Uhrwerk in das nach den verschiedenen Zeigewerken führende Zeigerleitungsgestänge eingeschaltet, welches mittelst Gabelverkuppelung an den Apparat angeschlossen wird. Derselbe bildet somit gewissermassen selbst ein Glied der Zeigerleitung und steht durch diese unter dem Einflusse des Uhrwerkes in dauernder Bewegung. Da die Einrichtung so getroffen ist, dass der Anker des Elektromagneten beim Telegraphiren zwar spielt, aber weder auf das Uhrwerk, noch auf den Telegraphenapparat einwirkt, so ist hiermit der ersten der vorstehenden Bedingungen entsprochen. Zur Erfüllung der zweiten Bedingung erhält die Uhr ein alle 24 Stunden einmal umlaufendes Rad mit einem Einschnitt. Auf diesem Rade schleift der eine Arm eines Winkelhebels, dessen anderer Arm eine im Anker des Elektromagneten befindliche Stange zurückhält und diese erst dann herausschnellen lässt, wenn der Hebel in den Radeinschnitt fällt. Diese Stange ergreift dann ein Rad, welches sich mit einer Welle des Uhrwerks jede Minute einmal herumdreht, und kuppelt es mit einem zweiten Rade, welches auf derselben Welle lose drehbar ist und den Zweck hat, das mit besonderem Treibgewicht versehene Zeigerstellwerk auszulösen. Der dritten und Hauptbedingung wird dadurch Genüge geleistet, dass diese Auslösung erst dann erfolgt, wenn das lose Rad mindestens eine halbe Umdrehung gemacht hat, wenn also die Leitung länger als eine halbe Minute unterbrochen wird. Dauert das gegebene telegraphische Zeichen nicht eine volle halbe Minute,

so löst sich die Kuppelung der beiden Räder, das lose Rad wird durch ein Gewicht mit Schnurzug in seine Anfangsstellung zurückgebracht, und seine Drehung muss dann wieder von vorn beginnen. Also allein bei dem eine Minute dauernden „Uhrsignal" wird das Zeigerstellwerk ausgelöst, eine Gabel ergreift die Zeigerwelle und stellt den Zeiger richtig.

Bei Neubeschaffungen von Uhren werden die Einstellungsapparate zweckmässig gleich mit in das eigentliche Uhrwerk eingebaut, wodurch sich der Anschluss der Zeigerleitung wesentlich einfacher gestaltet.

Befinden sich auf einer Station mehrere, von einander unabhängige Uhren, so erhält nur eine den in Rede stehenden Apparat. Die übrigen werden mit einfacheren Einrichtungen versehen, deren Elektromagnete nicht in die Betriebsleitung eingeschaltet zu werden brauchen; es genügt vielmehr, wenn durch eine an dem Hauptapparat angebrachte Kontaktvorrichtung im entscheidenden Augenblick ein besonderer Stromkreis für die Nebenuhren geschlossen wird. Die am Hauptapparat unentbehrliche Einrichtung zur Verhinderung unzeitiger Auslösung ist also für die Nebenuhren gänzlich entbehrlich.

Bei solchen Uhren, deren Zeigerwerke unmittelbar, d. h. ohne Vermittelung längerer Zeigerleitungen, angetrieben werden, also z. B. bei den Regulatoren in den Büreaus, ist weder im Hauptapparat, noch in den Nebenapparaten die Einrichtung zum Loskuppeln der Zeigerleitung vom Uhrwerk erforderlich, weil die Einstellung unmittelbar am Zeigerwerk vorgenommen werden kann.

Der Matthies'sche Apparat ist nicht allein für Eisenbahnstationsuhren, sondern für alle Uhr verwendbar. Derselbe ist namentlich geeignet, die tägliche Richtigstellung der öffentlichen Uhren in den Städten zu vermitteln, und dürfte insbesondere an solchen Orten eine Zukunft haben, wo sich bereits ein ausgebreitetes Netz von Fernsprechleitungen befindet, welche, wie überhaupt jede vorhandene Leitung, für das System mit Leichtigkeit nutzbar gemacht werden können. Es würden in diesem Falle also nicht nur die Kosten der Herstellung eines besonderen Leitungsnetzes sich erübrigen, sondern auch die Theilnehmer an der Fernsprecheinrichtung sich mit geringen Kosten die Annehmlichkeit der sicheren und zuverlässigen, täglichen selbstthätigen Richtigstellung ihrer Uhren verschaffen können.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Oesterreichische Lokalbahngesetz.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hat seine Berathungen über den Entwurf dieses Gesetzes wieder aufgenommen und gedenkt dasselbe noch in dieser Session zur Plenarbehandlung bringen zu können. Mit Rücksicht auf die Kürze der Zeit und die Dringlichkeit diesfälliger Bestimmungen (nachdem das frühere Lokalbahngesetz ausser Wirksamkeit getreten ist), soll nicht die ganze Vorlage, sondern nur der auf die Konzessionirung dieser Art von Bahnen und deren Betrieb bezügliche Theil der Vorlage zur Verhandlung und Sanktion gebracht und als besonderes Gesetz promulgirt werden. (Ueber die Berathungen des Ausschusses berichten wir demnächst.)

Die Avisirung angekommener Bahnfrachten.

Der Oesterreichische Handelsminister hat eine Deputation empfangen, welche eine von 1500 ersten Firmen Wiens gezeichnete Petition des Inhalts überreichte, dass zu dem früheren Modus des Avisirungsverfahrens durch die Bahngesellschaften selbst zurückgegriffen werde, weil durch das Avisiren per Post nicht nur unnütze Kosten erwachsen, sondern auch eine Verspätung verursacht wird, die der Geschäftswelt in Zeiten lebhaften Geschäftsganges von bedeutendem Nachtheil ist. Marquis Bacquehem zeigte sich über den Gegenstand wohl informirt, und bemerkte, dass es den Bahngesellschaften unbenommen bleibe, wie früher die Frachtenavisirung zu bewerkstelligen, da ja die fragliche Verordnung einen obligatorischen Charakter nicht besitze. Er werde die Wünsche des Handelsstandes zu berücksichtigen nicht unterlassen.

Publikation von Eisenbahntarifen.

Das Ungarische Kommunikationsministerium richtete einen Erlass an sämmtliche demselben unterstehenden Eisenbahnen, in welchem unter Berufung auf die frühere einschlägige Verordnung den Eisenbahnen untersagt wird, Tarife und Nachträge zu denselben vor erfolgter Genehmigung durch das Ministerium zu publiziren. Im Erlasse wird darauf verwiesen, welche Verwirrung des Publikums in dem Falle herbeigeführt würde, dass ein bereits publizirter Tarif die angesuchte Genehmigung des Ministeriums nicht erhielte. Die Direktionen werden daher mit allem Nachdruck aufmerksam gemacht, die Verordnung einzuhalten. Die bisher bestandenen Ausnahmen für besonders dringliche Fälle bleiben aufrecht. — Dem Vernehmen nach soll dieser Erlass über Andringen der Königlich Ungarischen Staatsbahn erfolgt sein, welche sich strenge an diese Norm gehalten hat, während sich einige andere Bahnen Abweichungen hiervon erlaubten.

Erhöhung der Staatsgarantie der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

Für die Ungarischen Linien dieser Bahn wurde vom Kommunikationsministerium eine Vorlage wegen Erhöhung ihrer Staatsgarantie zum Zwecke der neuen Investitionsanleihe im Reichstage eingebracht, worauf schon in der letzten Generalversammlung dieser Bahn hingewiesen wurde. (Seite 345 d. J.) Demgemäss wird der Gesellschaft zur Amortisation dieser Anleihe eine jährliche Subvention von 92903 fl. gewährt, welche nach Massgabe der Realisirung dieser Anleihe successive in Kraft tritt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, aus der Anleihe in erster Linie die Staatsvorschüsse sammt Zinsen zurückzuzahlen, ferner von Fall zu Fall die genehmigten Investitionen zu bedecken. Die Anleihe erhält die Steuer- und Stempelfreiheit, und die Regierung wird ermächtigt, mit der Oesterreichischen Regierung ein Uebereinkommen behufs Einheitlichkeit der für die Oesterreichischen Linien aufzunehmenden Investitionsanleihe mit der Ungarischen zu treffen. Beide Anleihen werden sodann auf sämmtliche Linien der Gesellschaft intabulirt. Die aufzunehmende Anleihe beträgt 10½ Millionen Gulden und soll durch Emission 4 pCt. Prioritäten beschafft werden. Der Finanzausschuss des Abgeordnetenhauses acceptirte bereits den Gesetzentwurf, betreffend die weitere Staatsgarantie für diese Bahn.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat unter dem 13. April dem Oberingenieur Emil Berger in St. Pölten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von der Station Ischl der Oesterreichischen Staatsbahnen über St. Gilgen, eventuell über St. Wolfgang nach Aich und für eine Zahnradbahn von Aich auf den Gipfel des Schafberges; ferner unter dem 2. Mai der Firma Lindheim & Co. in Wien die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende normalspurige Lokomotiveisenbahn von Sambor über Staremiasto und Spas nach Lomna je auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Jahresbericht der Oesterreichischen K. K. Staatsbahnen pro 1886.

Die Veröffentlichung dieses Berichtes steht in den nächsten Tagen bevor. Die nunmehr vollständig durchgeführte Organisation des Rechnungswesens und die Konsolidirung des Verkehrs und kommerziellen Dienstes bei dem kolossalen, mehr als 5000 km umfassenden Bahnkomplexe hätte eine Beschleunigung dieser Publikation ermöglicht. Doch musste der bereits fertig gestellte Rechnungsabschluss umgearbeitet werden, um den Wünschen, welche das Abgeordnetenhaus jüngst in seinen Resolutionen bezüglich des Rechnungswesens der Staatsbahnen ausgesprochen hat, bereits in dem diesmaligen Rechnungsabschlusse zu entsprechen. — Von den, dem Vernehmen nach nicht ungünstig lautenden Ergebnissen ist bisher näheres nicht bekannt, da diese Ziffern noch als Amtsgeheimniss angesehen werden.

Eintragungen im Eisenbahngrundbuch.

Im Eisenbahngrundbuche für das alte Oesterreichische Netz der Staatseisenbahngesellschaft wurde die Eintragung der als normalspurige Sekundärbahn zu bauenden Linie Schimitz-(Brünn-) Vlarapass sammt den eventuellen Zweiglinien Nemotitz-Koritschan und Ostra-Strassnitz vollzogen.

Geschäftsergebnisse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen pro 1886.

Dem hierüber zur Veröffentlichung gelangenden Ausweise sind folgende überraschend günstige Daten zu entnehmen: Danach erreichten die ordentlichen Einnahmen im Geschäftsjahre 1886 zusammen 34164443,12 fl. und zwar 427754,01½ fl. mehr als im Jahre 1885. Ebenso günstig gestalten sich die Ausgaben, welche im Jahre 1886 19972176,59 fl. betrugen, das ist 679398,41 fl. weniger als im Vorjahre. Der Ueberschuss der Einnahmen erreichte daher die Summe von 14192266,53 fl.

Die Verminderung der Ausgaben konnte trotz der ausserordentlichen, im Budget nicht vorhergesehenen Ausgaben für militärische Zwecke nur durch äusserste Sparsamkeit erreicht werden. Im allgemeinen betrug der Betriebskoeffizient im Jahre 1886 58,45 pCt., während er im Vorjahre noch 67,2 pCt.

erreichte. Das vom Kommunikationsminister Herrn v. Baross inaugurirte neue Regime hat daher bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr seine Früchte getragen und verspricht noch erspriesslichere Resultate.

Auch über die vom Staate übernommenen Vizinalbahnen und ihrer Betriebsergebnisse wird der Ausweis manches Befriedigende enthalten. Das angenehmste ist jedenfalls die Thatsache, dass der Staat bei sämmtlichen, viele hundert Kilometer langen Vizinalbahnen insgesammt nur 29 306,39 fl. daraufgezahlt hat. Die Befürchtung, dass die massenhafte Uebernahme dieser Bahnen den Staatsschatz allzu sehr in Anspruch nehmen wird, hat sich daher durch die Praxis als unbegründet erwiesen. Der Verlust im Vorjahre ist nicht nur an und für sich ganz unbedeutend, sondern wird auch auf indirekte Weise, da der Ausbau jener Vizinalstrecken wirthschaftlich von hoher Bedeutung sowohl für die betreffenden Gegenden wie auch für das ganze Land ist, vielfach ausgeglichen.

Der Ausweis pro 1886 wird kein detaillirter Geschäftsbericht sein, sondern nur die wichtigsten oben erwähnten Ziffern zur Darstellung bringen. Ein selbständiger Jahresbericht der Ungarischen Staatsbahnen wird nicht mehr veröffentlicht werden. Dafür gedenkt der Kommunikationsminister über alle ihm unterstehenden Anstalten, inkl. der Bahnen, dem Reichstage einen Generalbericht vorzulegen, der sämmtliches Material enthalten soll, welches bis jetzt in verschiedenen Spezialberichten zerstreut war.

Unzulässigkeit des Kouponsstempel-Abzuges ohne ausdrücklichen Vorbehalt.

Wie in einem gegen die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn schon vor mehreren Jahren geführten Prozesse hat der Oesterreichische oberste Gerichtshof auch gegen eine andere Bahn entschieden, dass ein solcher Abzug unzulässig sei. In diesem letzteren Prozesse musste zuerst der Kompetenzstreit ausgefochten werden, weil die Eisenbahngesellschaft die Kompetenz des Wiener Handelsgerichts bestritt, da Wien, wenn auch daselbst eine Zahlstelle für die Koupons eröffnet worden sei, doch nicht als der vom Gesetz erforderte, ausdrücklich bedungene Erfüllungsort angesehen werden könne. Alle drei Instanzen entschieden jedoch, dass für die Kouponszahlung Wien der vertragsmässig stipulirte Zahlungsort sei, weil das Versprechen, die Zinskoupons ebensowohl bei der Hauptkasse in Pest als auch bei den öffentlich bekannt zu gebenden Bankhäusern des In- und Auslandes auszuzahlen, nur den Sinn und Zweck haben kann, dass der Kouponsbesitzer mit dem gleichen Rechte und den gleichen Folgen, wie in Pest, die Auszahlung derselben bei diesem andern Bankhause zu beanspruchen berechtigt sei, d. h. dieses vertragsmässige Zahlstelle ist. Ebenso haben alle drei Instanzen in der Hauptsache der Klage stattgegeben. Die wesentlichen Gründe gehen dahin, dass, nachdem die Zahlung der Koupons mit 5 fl. Silber ohne allen Abzug zugesichert sei und diese Zusicherung schon zur Zeit erfolgte, als die heutigen Gesetze über die Kouponssteuer bereits bestanden, die Gesellschaft verpflichtet sei, dem Kouponsbesitzer 5 fl. voll zu entrichten, weil jede Minderzahlung eben einen Abzug in sich schliessen würde. Hierbei bedarf es keines weiteren Eingehens in die Frage, ob die Kouponssteuer, welche vom Staate bei der emittirenden Gesellschaft eingehoben wird, gesetzlich von dieser selbst oder vom Kouponsbesitzer zu tragen und von ihm dadurch, dass er sich den Steuerabzug gefallen lässt, der emittirenden Gesellschaft rückzuvergüten sei, denn es liegt in der Erklärung der Zahlung ohne allen Abzug jedenfalls ein Verzicht auf jeden Abzug ohne Ausnahme, welchen die Geklagte aus irgend einem Grunde zu machen berechtigt sein könnte.

Verzollung an der Grenze (Präjudizialfall).

Laut Entscheidung des K. K. obersten Gerichtshofes vom 22. März dieses Jahres verpflichtet die Klausel: „Verzollung an der Grenze" auf Bahnfrachtbriefen nicht die Bahn zur Verzollung des Gutes in der Grenzstation selbst, sondern nur dazu, dass das Gut überhaupt durch die Bahn der zollamtlichen Behandlung zugeführt werde. In der Begründung dieses Urtheiles wird ausgeführt, dass für die geklagte Bahn zu der ihr ohne diese Klausel nicht obliegenden Veranlassung der Verzollung ein spezieller Auftrag erforderlich war. Nachdem dieser Auftrag dahin lautete, dass das Frachtgut an der Grenze, nicht aber, dass es in der vom Kläger gewünschten (Deutschen) Grenzstation zu verzollen sei, so hat die geklagte Bahn nur im Geiste der einem jeden Machthaber zustehenden Befugnisse zur Anwendung zweckmässiger Mittel gehandelt, wenn sie zur Vermeidung eines bei dem damaligen Geschäftsandrange in der fraglichen Grenzstation voraussichtlichen grösseren Zeit- und Kostenaufwandes im allseitigen Interesse einer schnelleren Beförderung das gesetzliche Ansageverfahren wählte und die Verzollung bei einer inneren Zollstelle anweisen liess, wozu sie nicht erst einer telegraphischen Anfrage bei dem Kläger bedurfte, weil eben nicht vorgeschrieben war, dass die Verzollung gerade in der fraglichen Grenzstation zu geschehen habe. Wenn die Kläger nach ihrer Behauptung daran ein besonderes Interesse wegen Ersparung von Zeit und Kosten wirklich gehabt hätten, so wäre es ihre Sache gewesen, diesen Verzollungsort ausdrücklich vorzuschreiben; dass endlich nicht dort, sondern am Ansageorte die Beschädigung des Gutes eingetreten sei, war nicht vorauszusehen und trifft als Zufall nach § 1311 Allg. B. G. denjenigen, in dessen Vermögen er sich ereignet.

Erste Generalversammlung der Kolomeaer Lokalbahnen am 9. Mai d. J.

Dieselbe fand blos zur Konstituirung dieser Gesellschaft statt und wurden 7 Verwaltungsräthe, unter ihnen Fürst Radziwill zum Präsidenten und 3 Mitglieder desselben in das Exekutivkomitee gewählt.

20. Generalversammlung der Kronprinz Rudolf-Bahn am 10. Mai d. J.

Der zum Vortrage gebrachte Bericht theilt mit, dass die Staatsverwaltung im abgelaufenen Jahre die im § 8 des Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883 festgesetzten Beträge für Jahresrenten, Dividenden und Annuitäten, dann für Zahlung der Steuern nebst Zuschlägen und für Bestreitung gesellschaftlicher Auslagen zur Verfügung gestellt hat, so dass der Verwaltungsrath in der Lage war, das Aktienkapital entsprechend dem in der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlusse zu verzinsen und hiernach sowohl den Julikoupon pro 1886 als auch den Koupon pro 1. Januar 1887 mit je 4 fl. 75 kr. einzulösen. Der Verwaltungsrath stellt den Antrag, dass der gleiche Vorgang bezüglich der Koupons pro 1. Juli 1887 und pro 1. Januar 1888 eingehalten werde. Auch die übrigen zur Verfügung gestellten Beträge wurden ihrer Bestimmung zugeführt. Weiter wird mitgetheilt, dass der Betrag der nicht zur Konvertirung oder Rückzahlung präsentirten 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen schon im Vorjahre zu Händen des Gerichtes deponirt worden ist; seither wurde auch der Betrag der nicht zur Konvertirung oder Rückzahlung präsentirten 5 pCt. Gold-Prioritätsobligationen bei Gericht deponirt, so dass die Konvertirung beider Emissionen als abgeschlossen zu betrachten ist.

37. Generalversammlung der Südbahn-Gesellschaft am 12. Mai d. J.

Der Jahresbericht pro 1886 konstatirt, welche grosse Anstrengungen seitens der Verwaltung gemacht werden mussten, um einer allzu empfindlichen Verschlechterung der Betriebsverhältnisse vorzubeugen. Durch den Einfluss fremder Linien wurden der Bahn Tarife auferlegt, welche gar keine Gewinnstchance boten und nur den Zweck hatten, eine forzirte Ueberlenkung der nothleidenden Artikel auszugleichen. Der Ausfall in den Einnahmen gegen das Vorjahr betrug 1 690 250,35 fl., obwohl im Frachtenverkehr eine Zunahme der Tonnage stattfand. In letzterer Zeit wurde der Zugsökonomie grosse Aufmerksamkeit zugewendet; die geplanten Reformen werden das Ausgabenkonto erheblich entlasten. Die Verhandlungen mit der Regierung über den Péagevertrag für die Linie Laibach-Divacca ist dem Abschlusse nahe. (Ausführlicher darüber berichten wir in der nächsten Korrespondenz.) Der viel erwähnte Steuerprozess befindet sich im letzten Stadium der Entscheidung. Von dem Einnahmeüberschusse von 190 512 fl. zuzüglich des Restes vom Jahre 1885 von 1 201 132 fl. = 1 391 644 fl. wird eine Dividende von einen Francs vertheilt und der Restbetrag von 1 094 123 fl. für das Jahr 1887 vorgeschrieben.

32. Generalversammlung der Carl-Ludwigbahn am 14. Mai d. J.

Generaldirektor Hofrath Freiherr v. Sochor machte, anknüpfend an den bereits veröffentlichten Geschäftsbericht, noch die folgenden Mittheilungen:

Die im zweiten Semester des abgelaufenen Jahres eingetretene Besserung der Verhältnisse hält noch fortdauernd an, obgleich die ausserordentlichen Transporte entfallen sind, welche einige Wochen hindurch auf die Verkehrsbewegung fördernd mit eingewirkt haben. Es bedurfte besonderer Bemühungen, um die in der ersten Hälfte des Jahres 1886 eingetretenen Ausfälle einigermassen auszugleichen. Unter diesen Bemühungen darf zunächst die Ausdehnung der Geschäftsbeziehungen auf neue Gebiete erwähnt werden, sohin die theilweise Erhöhung der Lokaltarife und endlich die Erzielung von Ersparnissen im Betriebe. Zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Bahn mussten andererseits auch neue Ausgaben für Investitionen gemacht werden. Hierher gehört nicht blos die fortschreitende Auswechslung der Schiffkornbrücken, sowie die Neuherstellung und Erweiterung von Kreuzungsanlagen, sondern auch die Errichtung einer Reservoir-, respektive Umfüllanlage für Petroleum in der Grenzstation Podwoloczyska durch welche die Verwaltung in die Lage versetzt wird, einen Theil der bis jetzt auf anderen Routen sich bewegenden kaukasischen Petroleumtransporte für die eigene Linie zu gewinnen. Die Kosten dieser Neubauten finden, insoweit dieselben ab-

gerechnet sind, ihren ziffermässigen Ausdruck in der Erhöhung des Baukontos. Die Schlussabrechnung der Herstellungskosten der Jaroslau-Sokaler Lokalbahn ergibt eine Gesammtsumme von 5 192 627 fl., mithin eine Ueberschreitung des für diese Lokalbahn emittirten Anlagekapitales von 4 999 800 fl. in 4½ pCt. Obligationen um 192 827 fl., welche einstweilen schwebend belassen werden. Diese Ueberschreitung entspricht dem mit der Bauunternehmung abgeschlossenen Ausgleiche. Die Herstellungskosten der Jaroslau-Sokaler Bahn beziffern sich danach pro Kilometer auf 35 495 fl. Die Verwaltung bemerkt dazu, es müsse berücksichtigt werden, dass die Bahn auf einen sehr ausgedehnten Verkehr eingerichtet ist und dass die sämmtlichen Objekte derselben definitiv ausgeführt sind.

Sodann folgt die Verhandlung über die Verwendung des Reingewinnes. Nach der durch Einlösung des Julikoupons 1886 und des Januarkoupons 1887 erfolgten Auszahlung von 7 fl. 35 kr. oder 3½ pCt. pro Aktie verblieb noch ein Ueberschuss von 133 744 fl. Hiervon gebühren dem Verwaltungsrathe an Tantieme und Präsenzmarken 55 560 fl., so dass 78 184 fl. zur Disposition der Generalversammlung verbleiben. Der Verwaltungsrath beantragt, es solle eine Nachzahlung nicht stattfinden, demnach der am 1. Juli 1887 fällige Aktienkoupon (für Rechnung des Jahres 1887) mit 5 fl. 25 kr. eingelöst werden; von dem Ertragsüberschusse von 78 184 fl. seien 20 000 fl. dem Pensionsfonds zuzuweisen, und der Rest von 58 184 fl. sei auf neue Rechnung zu schreiben. Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Zum nächsten Punkte der Tagesordnung, Verlängerung der Jaroslau-Sokaler Bahn an die Reichsgrenze, berichtet Generaldirektor Freiherr v. Sochor namens des Verwaltungsrathes das folgende:

Die aus den Beobachtungen des Verkehrs gewonnenen Erfahrungen haben ergeben, dass zur vollen Entwickelung der Bahn die Ausdehnung derselben bis an die Grenze nothwendig ist. Den Interessen aller an dem Verkehre der Sokaler Lokalbahn betheiligten Faktoren dürfte die Anlage einer einfachen Schleppbahn vom Bahnhofe Sokal aus bis dicht an die Zollgrenze hinter Uhrynow entsprechen. Die auszuführende Schleppbahn würde beiläufig 23 km lang sein, und deren Herstellung dürfte etwa 550 000 bis 600 000 fl. im ganzen oder ca. 25 000 fl. pro Kilometer kosten. Der Verwaltungsrath stellt den Antrag: „Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, die Konzession für die Verlängerung der Jaroslau-Sokaler Bahn, resp. für die Anlage und den Betrieb einer Schleppbahn vom Bahnhofe Sokal bis zur Reichsgrenze nächst Uhrynow namens der Galizischen Carl-Ludwigbahn zu erwirken, die in Rede stehende Schleppbahn auszuführen und die zur Ausführung dieser Bahn erforderlichen Geldmittel in der ihm am geeignetsten erscheinenden Weise, event. auch im Wege der Aufnahme eines Anlehens aufzubringen.

Der Antrag wird gleichfalls ohne Debatte einstimmig angenommen.

Nun folgt der Bericht über die Erwerbung der Konzession für die Lokalbahn Dembica-Nadbrzezie mit Abzweigung nach Rozwadow:

Der Verwaltungsrath verweist auf die Schwierigkeiten, welche dem Galizischen Verkehre durch die fortschreitenden Abschliessungen der Absatzgebiete bereitet werden, sowie auf das immer mehr und mehr in den Vordergrund tretende Bestreben, den Verkehr von seinen naturgemässen Routen abzulenken. Diese Umstände haben schon vor einigen Jahren den Gedanken nahe gelegt, die Linien der Unternehmung mit der Weichsel zu verbinden, um neue, bis jetzt nur wenig entwickelte Verkehrsgebiete zu gewinnen.

Neuestens kam dazu die Wahrnehmung, dass die Holzverflössung auf dem Sanflusse zur Weichsel immer grösseren Schwierigkeiten begegne und dass sich die Holztransporte, falls ein neuer Verkehrsweg geschaffen, aller Voraussicht nach diesem Wege zuwenden dürften. Ferner dürfte die Regulirung der Weichsel jene Missstände beseitigen, welche jetzt die Schifffahrt zeitweilig behindern. Gestützt auf all dies hat die Verwaltung von der im Jahre 1883 ertheilten Ermächtigung der Generalversammlung Gebrauch gemacht und die Konzession für die Lokalbahn Dembica-Nadbrzezie sammt Abzweigung nach Rozwadow erworben. Die Bahn, welche sich bereits im Bau befindet, ist 106 km lang und dürfte etwa 3 000 000 fl. kosten. Der erforderliche Aufwand wird vorläufig aus den laufenden Eingängen bestritten. Behufs definitiver Bedeckung wird folgender Antrag gestellt: „Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, die zur Ausführung der Lokalbahn Dembica nach Nadbrzezie nebst einer Abzweigung nach Rozwadow erforderlichen Geldmittel in der seinem Ermessen am geeignetsten erscheinenden Weise, eventuell auch im Wege der Aufnahme eines Anlehens aufzubringen."

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen: Personalien.

Der Vorstand der Generaldirektionsabtheilung 7a der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Herr Adolf Seyschab, Generaldirektionsrath, Ritter des Franz Josefordens, Gemeinderath der landesfürstlichen Stadt Steyr, vollendet am 25. Mai 1887 sein 25. Dienstjahr als Eisenbahnfachmann.

Zwei Nekrologe.

In den ersten Tagen des Mai d. J. wurden zwei tüchtige und edle Männer, die Direktoren Friedrich Edler von Emperger von der Aussig-Teplitzer Bahn und Georg Löw von der Böhmischen Nordbahn zu Grabe geleitet.

Friedrich Edler von Emperger war seit dem Jahre 1853 bei mehreren Bahnen thätig; seinen glänzenden Fähigkeiten und seiner unermüdlichen Thatkraft ist es zum grossen Theile mit zu verdanken, dass die Aussig-Teplitzer Bahn mit in der Reihe der hervorragendsten Verkehrsinstitute steht. In die Zeit seiner Thätigkeit fällt der Anschluss an den Elbeverkehr, sowie an die Oesterreichische Staatsbahn, die Nordwestbahn, die Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer, Pilsen-Priesener, Buschtěhrader Bahn etc., Anschlüsse, welche den gegenwärtigen Kohlentransport erst ermöglichten. Durch Verwohlfeilung der Tarife sowie durch sein förderndes Entgegenkommen bei der Anlage von Schleppbahnen, durch Beistellung hinreichender Betriebsmittel und durch eine musterhafte Präzision des Betriebes trug er ein gut Theil dazu bei, dass die dortige Kohlenindustrie sich in der gedeihlichsten Weise entwickeln und im Handelsverkehr sich in die fernsten Gegenden verbreiten konnte.

Georg Löw ist durch einen Fall bei Besichtigung einer Maschine verunglückt. Seit dem Jahre 1852 beim Bau und Betriebe mehrerer Böhmischen Bahnen thätig, wurde er nach vollendetem Bau der Turnau-Kraluper Bahn zu deren Direktor und nach deren Fusionirung mit der Böhmischen Nordbahn zum Generaldirektor ernannt, welches Unternehmen er musterhaft leitete. Dabei betheiligte er sich auch am öffentlichen politischen Leben als Landtagsabgeordneter und als Obmann des Komitees für den Bau des neuen Deutschen Theaters in Prag, welchen er selbst leitete.

Der schwarze Freitag und die Eisenbahnen.

Der „Krach" am 9. Mai 1873 bildet alljährlich einen traurigen Gedenktag. Folgende Gegenüberstellung der damaligen und gegenwärtigen Kourse einiger Transportanstalten wird von den Blättern mitgetheilt.

	9. Mai 1873	Heute	Differenz
Dampfschiff	635	335	—300 fl.
Lloyd	550	481	— 69 „
Staatsbahn	330	227	—103 „
Carl-Ludwigbahn	218	206	— 12 „
Südbahn	180	74	—106 „
Nordwestbahn	213	161	— 52 „
Kaschau-Oderberger	165	149	— 16 „

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die verflossene Woche war arm an politischen Ereignissen von Bedeutung, dagegen reich an geschäftlicher Thätigkeit. Herr Hansemann ist wieder mobil und es steigen die Kourse. Die Italienische Mittelmeerbahn-Anleihe, die Russische Konversion, die Ungarische Waffenfabrik, das wiederholt aufgetauchte Projekt der Konvertirung der Ungarischen Eisenbahnprioritäten und noch manche andere Gerüchte versetzten die Spekulation in die beste Stimmung. Davon profitirten auch die meisten Bahnen, wie Nordbahn (2490), Carl-Ludwigbahn (205,40), Oesterreichische Nordwestbahn (160,50), Elbethalbahn (161,50), Staatsbahn (225,50) und Südbahn (78,75). Besonders gesucht waren wegen ihres Einnahmeplus Böhmische Westbahn (311), Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher (beide in festen Händen), welche letztere eine 9 pCt. Dividende vertheilen soll. Einen erheblichen Rückgang erfuhren die Aktien der Albrechtsbahn (53) wegen ihrer Kouponkürzung pro 1 fl. und die Prioritäten der Südbahn (3 pCt. 147, 4 pCt. 118 und 5 pCt. 126,50), infolge starker Abgaben vom Auslande, wofür kein anderer Grund als der ungünstige Rechenschaftsbericht pro 1886 vorhanden war, da die mindere Rentabiliät die Sicherheit der Obligationen durchaus nicht gefährdet.

Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens 1885

(Schluss aus No. 37.)

Privatbahnen.

a) In Betrieb.

Die finanziellen Ergebnisse aus dem Betriebe der beiden Linien der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft waren in 1885 weniger günstig als im Vorjahre. Bei der Linie Samarang-Vorstenlanden-Willem I war solches, ausser den höheren Ausgaben für die Bahnunterhaltung und für Wagenreparaturen, hauptsächlich den für das Erntejahr 1885 gewährten Frachtermässigungen für die zur Ausfuhr über Samarang bestimmten Zuckersendungen der Fabrikanten in den

Vorstenlanden, zuzuschreiben (bis 31. Dezember 1885 war bereits eine Zurückgewährung in Höhe von 579 324 fl. erfolgt), für die Linie Batavia-Buitenzorg war der Rückgang die Folge der Konkurrenz der im September 1884 dem Betriebe übergebenen Dampftrambahn nach Meester Cornelis, wodurch der Personenverkehr bedeutend vermindert wurde, während der Rückgang des Güterverkehrs Folge der geringeren Kaffeeernte in den Preanger Regentschappen war.

Aus den Einnahmen pro 1885 konnte dann auch zur Amortisirung der von dem Staat, infolge Zinsgarantie der Linie Samarang-Vorstenlanden gewährten Vorschüsse, nur eine Summe von 257 756 fl. zurückerstattet werden, gegen 453 579 fl. im Vorjahre, während in 1886 zur Tilgung der 3 pCt. Obligationen über einen Betrag von 421 650 fl. gegen 521 243 fl. in 1885 zu verfügen war.

Infolge der im Laufe des Jahres 1885 kreirten 3 prozentigen Anleihe konnten die mit $4^1/_2$ pCt. verzinslichen Anleihen konvertirt werden, sodass die Gesellschaft jetzt nur eine einzige Anleihe zu verzinsen hat. Ihre Schuld an den Staat wegen der oben erwähnten Zinsgarantie für die Linie Samarang-Vorstenlanden war am Ende 1885 bis auf 1 180 634 fl. reduzirt. — Das Aktienkapital in Höhe von 11 450 000 fl. blieb ungeändert. Der Bestand der Reserve- und Erneuerungsfonds vermehrte sich wiederum bedeutend und betrug am Ende 1885 2 263 319 fl. gegen 2 213 564 fl. am Ende 1884.

Die Baurechnung der Linie Samarang-Vorstenlanden betrug 19 613 142 fl. gegen 19 506 225 fl. in 1884, und und die der Linie Batavia-Buitenzorg 3 701 252 fl. gegen 3 690 433 fl. im Vorjahre.

Auf der 203 km langen Linie Samarang-Vorstenlanden betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 558 420 fl. (567 083 fl. in 1884), aus dem Güter- und Viehverkehr 2 206 448 (2 473 738) fl., an Extraordinarien 95 718 (104 161) fl., überhaupt 2 860 586 (3 144 982) fl., pro Jahrkilometer 14 091 (15 492) fl., pro Tagkilometer 38,60 (42,44) fl., pro Zugkilometer 5,01 (5,86) fl.

Die Ausgaben betrugen auf dieser Linie: Allgemeine Kosten 180 766 (185 933) fl., für Bahndienst 410 326 (389 260) fl., für Maschinendienst 393 784 (357 341) fl.. für Betriebsdienst 178 007 (177 470) fl., überhaupt 1 162 884 (1 110 004) fl., pro Jahrkilometer 5 728 (5 468) fl., pro Tagkilometer 15,69 (14,98) fl., pro Zugkilometer 2,04 (2,06) fl.

Der Reinertrag dieser Linie stellt sich somit auf 1 697 702 fl. Von dieser Summe wurden verwendet: 114 423 fl. für den Erneuerungsfonds des Materials, 114 423 fl. für den Reservefonds, 114 423 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau, 85 000 fl. für den Amortisationsfonds; 1 022 756 fl. wurden dem Staat zugewiesen und 246 676 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto gesetzt.

Durch die Eröffnung der Staatsbahnlinie Batavia-Tandjong-Priok am 2. November 1885 ist der direkte Verkehr der Preanger Regentschappen mit dem Hafen von Tandjong-Priok über die Linie Batavia-Buitenzorg hergestellt. Im allgemeinen waren bis dahin die Resultate dieses direkten Verkehrs nicht so günstig für die Privatbahn-Gesellschaft, als sie erwartet hatte. Während nämlich derselbe eine Steigerung der Ausgaben zufolge Vermehrung der Züge und des Fahrmaterials verursachte, hat sich sowohl der Personenverkehr als die Einnahme aus dem Güterverkehr vermindert; dabei konnte von den Betriebsmitteln nicht ein so nützlicher Gebrauch gemacht werden wie früher; dazu kommt noch, dass der Zweigbahn nach dem „Kleinen Boom" durch die Eröffnung des neuen Hafens fast jeder Verkehr entzogen wurde.

Auf der 58 km langen Linie Batavia-Buitenzorg wurden vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 327 146 (352 095) Gulden, aus dem Güter- und Viehverkehr 314 348 (362 024) fl., an Extraordinarien 35 075 (37 443) fl., überhaupt 676 570 (751 562) fl.; pro Jahrkilometer 11 665 (12 958) fl., pro Tagkilometer 31,95 (35,50) fl., pro Zugkilometer 2,79 (3,19) fl.

Verausgabt wurden: Allgemeine Kosten 69 478 (70 287) fl., Bahndienst 70 678 (72 728) fl., Maschinendienst 109 101 (104 863) fl., Betriebsdienst 73 987 (73 619) fl., überhaupt 323 244 (321 497) fl., pro Jahrkilometer 5 573 (5 543) fl., pro Tagkilometer 15,27 (15,18) Gulden, pro Zugkilometer 1,33 (1,36) fl.

Der Reinertrag betrug demnach 353 326 fl. Von dieser Summe wurden 67 657 fl. auf den Reservefonds und 285 669 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto überwiesen.

b) In Bau begriffen.

a) Eine Eisenbahn von Tagal über Bandjaran und Slawi nach Balapoelang (± 25 km), mit Zweigbahn von Bandjaran nach Pangka (± 6 km). (Konzessionär: die Java-Eisenbahngesellschaft im Haag).

Seitens der Regierung wurde der Gesellschaft gestattet, so lange die konzessionirte Eisenbahn von Cheribon nach Samarang nicht zu Stande gekommen ist, die Linie Tagal-Balapoelang als Sekundärbahn zu betreiben, und zwar zunächst nur für den Güterverkehr. Ein solcher vorläufiger Güterverkehr wurde am 21. Juni eröffnet zwischen der Station Tagal und den Haltestellen Papongan, Bandjaran und Slawi (15 km). Am 15. August wurde diese Strecke dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Bau der Zweigbahn Bandjaran-Pangka darf infolge Ermächtigung der Regierung bis auf weiteres eingestellt werden.

b) Eine Eisenbahn von Belawan-Laboean-Medan-Deli-Toewa (34,6 km), mit Zweigbahn von Medan nach Timbang Langkat (20,9 km). (Konzessionär: die Deli-Eisenbahngesellschaft in Amsterdam).

Die 17 km lange Strecke Laboean-Medan wurde am Ende 1885 dem Betriebe übergeben. Mit dem Bau der übrigen Strecken wurde fortgefahren.

Die Strecke Medan-Kampong Baroe der Hauptlinie und die Strecke Medan-Soengpal der Zweigbahn werden voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 1887 dem Betriebe übergeben. Die Einnahmen aus dem vorläufigen Güterverkehr zwischen Laboean und Medan (wofür täglich in jeder Richtung 2 Züge fahren) betrugen während des Zeitraums Oktober 1885/April 1886 59 018 fl. = 16,69 fl. pro Tagkilometer.

c) Eine Eisenbahn von Batavia über Meester Cornelis nach Bekassi (± 26,6 km). (Konzessionär die Bataviaer Ostbahngesellschaft in Amsterdam). Insoweit die erforderlichen Enteignungen dieses gestatten, wird mit dem Bau dieser Linie regelmässig fortgeschritten.

d) Eine Eisenbahn von Cheribon nach Samarang (± 230 km). Die Konzession erfolgte am 31. Dezember 1885 gegen Zahlung einer Kaution von 250 000 fl. Die Gesellschaft hat sich noch nicht konstituirt. Der Bau wird vorbereitet. Die Baukosten werden auf 12 000 000 fl. veranschlagt.

Staats-Dampftramway.

Die Dampftrambahn zur Verbindung zwischen den Fortifikationen in Groot-Atjeh und der Hauptstadt Kotta Radja ist jetzt vollständig in Betrieb. Dieselbe besteht, nachdem im Juli 1885 die Strecke Kotta Radja-Tonga mit einer Zweigbahn nach Pekan Kroeng Tjoet in der einen Richtung und nach Lamjong in der anderen Richtung, sowie die Zweigbahn von Kotta Radja nach dem Spital in Panteh Perak vollendet sind, aus einer Ringbahn von Lamdjamoe nach Pekan Kroeng Tjoet mit drei Linien nach Kotta Radja, wo sie an die Linie nach dem Hafenplatz von Olehleh anschliessen. Sämmtliche Linien haben eine Länge von ± 39 km. Am Ende 1883 war nur noch die ± 5 km lange Strecke Olehleh-Kotta Radja in Betrieb; in 1884 wurden noch ± 11 km und in 1885 noch über 16 km dem Betriebe übergeben.

Die Betriebsresultate waren folgende:

	Brutto-einnahme	Betriebs-kosten	Vorth.-Saldo	Nachth.-Saldo
1883	41 177 fl.	52 964 fl.	—	11 787 fl.
1884	56 022 „	65 469 „	—	9 447 „
1885	152 469 „	81 378 „	71 091 fl.	—

Befördert wurden in 1885: Personen I. Klasse 51 566, II. Klasse 664 764 (überdies wurden 11 652 Schüler unentgeltlich befördert); 58 996 Kolli Gepäck, 227 Stück Vieh und 25 115 500 kg Frachtgüter.

Privat-Dampftramways.

a) Samarang-Joana. In 1885 war diese Linie das ganze Jahr hindurch in ihrer ganzen Länge für den Betrieb eröffnet. Die Linie hat eine Länge von rund 100 km (wovon 11,8 km Stadtbahnen).

Für den Bau und die Ausrüstung der Bahn war am 31. Dezember 1885 eine Summe von 3 007 763 fl. oder 30 259 fl. pro Kilometer verausgabt. In 1885 wurden wiederum zwei Zuckerfabriken (Langsee und Tandjong Modjo in Japara) durch Anschlussgleise mit der Linie verbunden.

Seit 1. Juli 1885 wurde von der Gesellschaft auf einem Theil ihrer Stadtbahnen sowie auf der ganzen Hauptlinie eine bedeutende Frachtermässigung für die beiden Personenklassen mit gutem Erfolg eingeführt.

Durchschnittlich waren in 1883 17,5 km, in 1884 83,5 km und in 1885 99,4 km in Betrieb.

Die Einnahmen betrugen:

	1883	1884	1885
Personen und Gepäck .	68 716 fl.	169 269 fl.	193 475 fl.
Güter	660 „	103 092 „	173 514 „
Ueberhaupt	69 513 „	273 860 „	368 894 „
Die Betriebskosten betrugen	48 103 „	149 454 „	180 587 „
Reingewinn	21 410 „	124 406 „	188 307 „
In Prozenten der Bruttoeinnahme	30,80	45,42	51,04

Von dem Reingewinn wurden in 1884 22 383 fl. und in 1885 30 155 fl. für den Reserve-, Erneuerungs- und Unterstützungsfonds bestimmt.

Gegen $3\frac{1}{2}$ pCt. in 1884 wurde den Aktionären in 1885 5 pCt. Dividende gewährt.

b) Batavia - Meester Cornelis. Nachdem die Niederländisch-Indische Tramway-Gesellschaft am 1. Juli 1883 die 4,537 km lange Strecke Batavia-Harmoni und am 5. August 1883 die 3,663 km lange Strecke Harmoni-Kramat eröffnet hatte, wurde am 15. September 1884 die Endstrecke Kramat-Meester Cornelis (4,541 km) dem Betriebe übergeben. Die ganze Linie ist also 12,240 km lang, hat Stationen in Batavia, Kramat und Meester Cornelis und 49 Haltestellen.

Während des Etatsjahres 1884/85 beliefen sich die Bruttoeinnahmen auf 255 049 fl., gegen 178 538 fl. in 1883/84. Während also die Einnahme sich um 76 511 fl. vermehrte, verminderten sich die Betriebskosten von 161 728 fl. in 1883/84 bis auf 158 993 fl. in 1884/85, und dies obwohl 227 000 Zugkm mehr zurückgelegt wurden.

Der Reingewinn betrug 82 497 fl. gegen 5 258 fl. in 1883/84. Von dieser Summe wurden 47 000 fl. für Abschreibung bestimmt und 34 500 fl. verwendet zur Zahlung einer Dividende von 3 pCt. an die Aktionäre.

Zur Förderung des Verkehrs organisirte die Gesellschaft noch einen Omnibusdienst zwischen dem „Kleine Boom" (Anlageplatz der Dampfer) und Bahnhof Batavia, und seit Mai 1885 ebenso zwischen Heemradenplatz und dem Bahnhof, in Verbindung mit den Zügen von Tandjong Priok.

Mit diesem Omnibusdienst wurden 20 320 Personen befördert mit einem Verlust von 1 186 fl.

c) Poerwodadi - Goendih (Residenz Samarang). Diese Dampftrambahn, welche eine Länge von 17,113 km hat, verbindet die Abtheilungs- und Distriktshauptstadt Poerwodadie an der Haltestelle Goendih der Eisenbahn Samarang-Vorstenlanden. Die Linie, welche in Poerwodadie eine Station und in Foroh und Goendih Haltestellen hat, ist am 28. November 1884 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Seit 1. Januar 1886 hat der Konzessionär und Eigenthümer der Bahn das Unternehmen mit Einbegriff des Fahrmaterials, der baulichen Anlagen, Werkzeuge u. s. w., gegen Erstattung des veranschlagten Werthes von 500 000 fl. einer Gesellschaft übertragen, welche sich in Soerabaya konstituirt hat unter der Firma „Poerwodadie-Goendih Dampftramway-Gesellschaft. Von dieser Gesellschaft wird seitdem der Betrieb weitergeführt.

Ertheilte Konzessionen.

a) Eisenbahnen.

1. Von einem Bahnhofe der Staatsbahn Djokjokarta-Tjilatjap nach Poerwokarta und von dort über Soekaradja und Poerworedjo nach Bandjarnegara (80 km).
2. Von Probolinggo nach Bezoeki (Sekundärbahn).

b) Dampftramways.

1. Von Waroengdowo nach der Haltestelle Sengon (22 km).
2. Von Kalianjar nach dem Bahnhof Bangil und von dort über Kasri und Gempol nach Porrong (30 km).
3. Vom Bahnhof Modjokerto, in westlicher Richtung nach der Eisenbahn-Haltestelle Peterongan und in östlicher Richtung über Patjing nach Modjosari und über Ketanen und Ngembeh nach Patjing, mit Zweigbahn nach Ngora und nach Djatiredjo (85 km).
4. Von der Haltestelle Djombang nach Dollok (12 km).
5. Vom Bahnhof Pasoeroean nach Banjoebiroe, mit Zweigbahn von Gading nach der Haltestelle Redjoso (22 km).
6. Von Meliekan, im Anschluss an die entworfene Trambahn Kalianjar-Porrong, nach Modjosari, im Anschluss an die entworfene Trambahn Waroe-Modjosari.
7. Von Toempang über Pakis und Blimbing nach der Haltestelle Toempang und weiter über Malang (Anschluss), Boeloelawang und Toeren nach Sanan (45 km).
8. Vom Staatseisenbahn-Bahnhof Djokjokarta nach Brossot.
9. Von Soerakarta nach Boyolalie.
10. Von der Haltestelle Waroe über Krian und der Haltestelle Prambon nach Modjosari, mit Zweigbahnen von Krian nach Djerebeng, Koepang und dem Bahnhof Sidoardjo, sowie von Prambon nach der Haltestelle Porrong (78 km).
11. Von Kalibagor über Soekaradja nach Poerbolinggo.

Uebersicht der bei der Indischen Regierung anhängigen Konzessionsgesuche.

a) Eisenbahnen.

1. Von Samarang über Poerwodadie, Blora-Lamongan nach Soerabaya (285 km).
2. Von Cheribon über Poerwokarta nach Tandjong Priok (222 km).
3. Von Probolinggo über Bezoeki nach Sitoebondo (Sekundärbahn).
4. Von Probolinggo über Loemadjang und Djember nach Panaroekan.
5. Von Loemadjang über Klakah nach Probolinggo.
6. Von Djember nach Panaroekan (Sekundärbahn).
7. Von Kediri über Wates und Bentji nach Wlings, mit Zweigbahn von Bentji nach Blitar.
8. Von Cheribon über Tjiledoek, Djatibarang, Pangka und Palembang (resp. über Tagal) nach Pekalongan und weiter über Kendal und Kaliwoengo nach Samarang, mit Anschluss an die Häfen in Cheribon, Pekalongan und Samarang und an die Bahn von Tagal nach Balapoelang und in Samarang an die Eisenbahn nach den Vorstenlanden.
9. Von Cheribon nach Karang Sambong.
10. Von Probolinggo über Kraksaan nach Bezoeki.
11. Von Soerabaya über Lamongan, Babat, Bodjonegoro, Padangan, Randoeblatoeng und Kradenan nach Poerwodadie und von dort über Boegel nach Samarang, mit Anschluss in Soerabaya an die Staatsbahn Soerabaya-Sidoardjo, an den Hafen in Samarang und an die Eisenbahn von Samarang nach Vorstenlanden.
12. Von Setjang über Temanggoeng nach Kendal mit Zweigbahn von Ngadiredjo oder Parahan nach Wonosobo.
13. Von Blitar über Wlingi und Kepandje nach Malang.
14. Von Batavia über Tangerang nach Serang.
15. Von Cheribon über Ploembon, Palimanang und Djatiwangi nach Karang Sambong.
16. Von Pekalongan über Wonopringo und Karanganjar nach Kadjen, mit Zweigbahn nach Massin.

b) Dampftramways.

1. Vom Bahnhof Soerakarta nach den Zuckerfabriken Malang-Djiwan, Kartosoero und Bangok (Residenz Soerakarta).
2. Von Madioen über Maospati nach der Haltestelle Poerwodadie der Staatsbahn mit Zweigbahn von Maospati nach Redjosarie (Residenz Madioen).
3. Von der Haltestelle Paron der Staatsbahn über Ngawi nach Poerwodadie (Residenz Madioen).
4. Von Madioen über Kanigoro und Ponogoro nach Slahoeng (Residenz Madioen).
5. Von Ponogoro nach Soemoroto (Residenz Madioen).
6. Von Kediri über Wates und Bentji nach Wlingi, mit Zweigbahn nach Blitar (Residenz Kediri).
7. Von Djombank nach Dollok (Residenz Soerabaya).
8. Von Blatoe nach Bangil oder Malang (Residenz Pasoeroean).
9. Von Tandjong Priok nach den Waarenlagern an dem Grossen Flusse in Batavia.
10. Stadtbahnen in Batavia.
11. Von Lembang nach Tjikalong mit Zweigbahn nach Tjisondari (Preanger Regentschappen).
12. Von Ngadiredjo über Parahan Temanggoeng und Kranggan nach Setjang (Residenz Kadoe und Samarang).
13. Von Ngadiredjo über Tjandiroto bis Bedjen und weiter über Soekoredjo nach Samarang (Residenz Kadoe und Samarang).
14. Von Karang Pandan über Paloor nach Wonogori mit Anschluss in Paloor an die Staatsbahn (Residenz Soerakarta).
15. Von Wlingi über Kediri und Ngandjoek nach Soerabaya (Residenz Kediri und Soerabaya).
16. Von Babat über Lamongan nach Grissee (Residenz Soerabaya).
17. Von Wonokromo über Sepandjang, Krian und Prambon nach der Zuckerfabrik Willem III (Residenz Soerabaya).
18. Von Krian nach Sidoardjo (Residenz Soerabaya).
19. Von Prambon über Porrong und Kassi nach Pandahan (Residenz Soerabaya).
20. Von Kassi nach Soekoredjo (Residenz Soerabaya und Pasoeroean).
21. Vom Bahnhof Probolinggo längs den Zuckerfabriken Wonolangan, Gending und Padjarokan nach Kraksaän und von dort längs den Zuckerfabriken Kandangdjati, Djabong und Phaeton nach Bezoeki und der Zuckerfabrik „de Maas" (Residenz Probolinggo und Bezoeki).

Amerikanische Mittheilungen.

Oeffentliche Bremsversuche.

Die am 9. Mai in Burlington beginnenden erneuten öffentlichen Proben mit Güterwagen-Bremsen werden, nach der „Railr. Gaz.", voraussichtlich von hervorragendem Interesse sein. Nach dem Rundschreiben des Komitees der Wagenbaumeister werden dabei Bremsen aus folgenden Fabriken geprüft werden: 1. aus der Eames Vacuum-Bremsen-Co. in Boston, Mass.; 2. der Carpenter Bremsen-Gesellschaft in

Berlin, Deutschland; 3. der Westinghouse Luftbremsen-Gesellschaft in Pittsburgh, Pa.; 4. der Card elektrische Bremsen-Gesellschaft in Cincinnati, Ohio; 5. der Amerikanischen Brems-Gesellschaft in St. Louis, Mo.; 6. der Hanscom Brems-Gesellschaft in San Francisco, Cal.; 7. der Parke elektrische Bremsen-Gesellschaft in Chicago, Ill.; 8. der Rote Bremsen-Gesellschaft in Mansfield, Ohio.

Winter-Beschwerden.

Die „Railr. Gaz." theilt den nachfolgenden Brief des Maschineninspektorts der New Brunswick Eisenbahn, Haggerty, aus Mc Adam Junction, N. B., vom 2. April mit:

„Unser Winter hier ist der schwerste je erlebte gewesen; die Strecken unserer Gesellschaft im Norden sind fast den ganzen Winter hindurch gesperrt gewesen und es sind viele Achsbrüche an Wagen und Maschinen vorgekommen. Der Verkehr war wegen der Unfahrbarkeit der Zufuhrlandstrassen ein sehr geringer. Holzhändler, welche im Dezember werthvolle Pferde in die Wälder brachten, sind ausser Stande, sie zurückzuholen, oder das zur Neige gegangene Futter für dieselben zu ergänzen, denn der 7 Fuss hoch liegende Schnee macht es für Menschen gefährlich, dorthin vorzudringen. Auf Meilenlänge liegt der Schnee höher, als die Personenwagen sind und die Maschinen stehen beständig im Schuppen. Werden sie herausgebracht, so stecken sie alsbald im Schnee fest, der an einzelnen Stellen wohl auf 25 Fuss zusammengeweht ist. Zur Zeit, wo ich schreibe, haben wir einen schrecklichen Sturm. So ein Winter hier ist sehr kostspielig für das Geschäft."

Regierungsmassregel betr. Wagenheizung.

Der Sekretär des Schatzamts war, nach der „Railr. Gaz.", am 21. Januar vom Kongress (Repräsentantenhaus) beauftragt worden, Umfrage zu halten bei Fabrikanten von Personenwagen und Dampfschiffen, sowie bei anderen kompetenten Personen über die besten Methoden des Baues von Personenwagen und deren Heizung und von Dampfschiffen in der Art, dass Verluste von Menschen und Eigenthum durch Feuer verhütet werden. Demgemäss erlässt jener Beamte jetzt die entsprechende öffentliche Aufforderung zur Einreichung von Mittheilungen und Plänen über die gedachten Gegenstände bis zum 1. November.

Chicago, Burlington und Quinci Eisenbahngesellschaft.

In der auf den 18. Mai angesetzten jährlichen Generalversammlung dieser Gesellschaft, welche gegenwärtig eine grössere Anleihe aufzunehmen und auch in Deutschland unterzubringen im Begriff ist, soll, nach der „Railr. Gaz.", die Genehmigung der Aktionäre zum Bau bezw. zur Erpachtung einer grösseren Anzahl von Bahnen nachgesucht werden.

Die Gesellschaft hat Vertrag geschlossen wegen des Baues von 400 Meilen Bahn von Central City, Neb., nach dem Nordwesten, durch die Bezirke (Counties) Merrick, Howard, Greely, Wheeler, Garfield, Brown u. a.

Erleichterte Gepäckexpedirung.

Die Newyork, Lake Erie und Western Eisenbahngesellschaft hat die Einrichtung getroffen, dass in Newyork, auf Anmeldung bei einer ihrer dortigen Gepäckexpeditionen, abzusendendes Reisegepäck aus der Wohnung abgeholt, nach dem Bestimmungsort expedirt und dort ausgeliefert wird. Hierfür ist 1 D. zu bezahlen.

Zwischenstaatlicher Verkehr.

Von allen Theilen der Union treffen bei der Bundes-Eisenbahnkommission zahlreiche und sehr dringende Beschwerden, meistens von Eisenbahn-Gesellschaften und -Verbänden, theilweise aber auch von kaufmännischen und Fabrikanten-Vereinen, ein, worin die nachtheiligen Folgen des § 4 des am 5. April in Kraft getretenen Bundesgesetzes — Verbot höherer Einheitssätze für kürzere, als für längere Strecken — dargelegt und um Nichtanwendung dieses Paragraphen nachgesucht wird. Die Bahnverwaltungen machen besonders geltend, dass die mühevoll und erst nach jahrelangen Verhandlungen zwischen den Betheiligten erreichte Ordnung der Tarifverhältnisse durch jene Gesetzesbestimmung mit einem Schlage zerstört werde und dass es nicht möglich sei, im auswärtigen Handel den Wettbewerb aufrecht zu erhalten, zumal für das Ausland (Kanada u. s. w.) ein gleiches Gesetz nicht bestehe. Viele grosse Geschäftszweige glauben ruinirt zu werden, darunter z. B. die Pacific Line Lumber Co. und die Redwood Manufacturing Co., welche 8 — 10 000 Arbeiter beschäftigen.

Die Kommission hat sich hiernach genöthigt gesehen, bezüglich der am dringendsten erscheinenden Beschwerden die einstweilige Nichtausführung jenes Paragraphen zu beschliessen. Dies ist geschehen für den Bereich des Southern Railway und Steamship-Verbandes, ferner auf 75 Tage für den transkontinentalen Verkehr der Nothern Pacificbahn, der Southern Pacificbahn, der Atchison, Topeka und Santa Fe Eisenbahn und der St. Louis und St. Francisco Eisenbahn. Bis auf weiteres dürfen aber die am 20. April bestandenen bezüglichen Tarife nicht erhöht werden.

Nur für den Personenverkehr ist ferner die Suspension jenes Paragraphen auch der Rome, Watertown und Ogdensburgh Eisenbahn, soweit ihre Stationen im Wettbewerb mit der Grand Trunk Eisenbahn stehen, zugestanden.

Um durch örtliche Feststellungen die endgültige Entscheidung vorzubereiten, hält die Kommission im April und Mai besondere Sitzungen in Atlanta, Ga., in Mobile, Ala., in Neworleans, La., und in Memphis, Tenn., ab.

Die Union Pacificbahn, welche sich, weil auf sie die für andere Pacificbahnen ausgesprochene Suspension sich nicht mit erstreckt, telegraphisch beschwerte, wurde bedeutet, ihre Anträge bei der Sitzung in Atlanta vorzubringen.

Von den Vertretern verschiedener wichtiger Geschäftszweige wird dagegen bei der Kommission die strenge Durchführung jener Gesetzesbestimmung beantragt.

Eine der merkbar hervortretenden Folgen des fraglichen Gesetzes ist übrigens die Beseitigung (für den Zwischenstaatsverkehr) der bisher in grossem Umfange an Privatpersonen aus Konkurrenzrücksichten ausgegebenen Freifahrkarten und der an Billetverkäufer gewährten Provisionen. Die „Railr. Gaz." bringt über die dieserhalb von verschiedenen Verwaltungen getroffenen Anordnungen ausführlichere Mittheilungen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Einführung des VII. Nachtrages zum Vereins-Betriebsreglement. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist der obige Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement allseitig zur Einführung gebracht worden.

Umrechnung des Heizwerthes der verschiedenen Heizstoffe auf eine stets gleich bleibende Wärmeeinheit. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist der mit Rundschreiben vom 7. März d. J. No. 1034 zur Abstimmung verstellte, die Umrechnung des Heizwerthes der verschiedenen zur Lokomotivfeuerung verwendeten Heizstoffe auf eine stets gleich bleibende Wärmeeinheit, beziehentlich die Aenderung der No. 86f des statistischen Fragenheftes betreffende Beschluss der Kommission für Angelegenheit der Statistik bindend geworden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist die am 23. d. Mts. zur Eröffnung gelangende, der Badischen Staatsbahn gehörige Neubaustrecke Freiburg-Neustadt (Höllenthalbahn) vom genannten Tage ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2306 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2314 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Bestimmung im § 9 der obligatorischen Bestimmungen über die Verladung von Brettern u. s. w. (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2322 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einführung des VII. Nachtrages zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2325 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Erklärung der Sächsischen Staatsbahn zu dem der Kommission mit Schreiben der geschäftsführenden Direktion vom 28. v. Mts. No. 2074 überwiesenen Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 2337 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Umrechnung des Heizwerthes der verschiedenen Heizstoffe auf eine stets gleich bleibende Wärmeeinheit (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2338 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (ausschliesslich der nur an den Verein angeschlossenen), betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Materialien für das Rechnungsjahr 1886 (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2340 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Vereins-Wagenregulativs, betreffend Begleitschreiben zu dem Protokolle der am 5/6. d. Mts. in Bozen abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 2352 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

Beiblatt zu No. 39 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 21. Mai 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Der für den Sammelgüterverkehr von Bodenbach nach Genf trans. bestehende Frachtsatz von 5,94 Frcs. pro 100 kg wird vom 1. Juni d. J. ab bereits bei Ladungen von 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen angewendet. Die Sendungen müssen jedoch mindestens nach Lyon und weiter und Grenoble und weiter bestimmt sein.

Dresden, am 17. Mai 1887. (1139)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Ungarischer und Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Infolge Erhöhung der auf den Ungarischen Eisenbahnen für Frachtsendungen zur Erhebung gelangenden Transportsteuer werden sich vom 1. Juli d. J. ab die in den vorbezeichneten Verkehren mit Ungarischen Stationen bestehenden Frachtsätze mit Ausnahme derjenigen für Eilgut um einige Pfennige für 100 kg erhöhen.

Bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge ist das Nähere bei der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu Budapest zu erfahren.

Köln, den 17. Mai 1887. (1140)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband-Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1887 treten die in dem Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. Januar 1887 — Heft I — enthaltenen Frachtsätze für die Station Roth-Malsch der Badischen Staatsbahn in Kraft.

Köln, den 18. Mai 1887. (1141)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Im **Westdeutschen Verbande** kommen für den Verkehr mit Ludwigshafen sofort gültige Ausnahmetrachtsätze für bestimmte Stückgüter zur Einführung.

Das Nähere ist auf den betreffenden Güterexpeditionen zu erfragen.

Hannover, den 17. Mai 1887. (1142)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den **Deutsch-Niederländischen Verbands-Güterverkehr** (Tarifheft 1) sind die Stationen Scharzfeld und Vechelde des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verbandsverwaltungen.

Elberfeld, den 16. Mai 1887. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Publikation vom 7. v. Mts. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass im **Nord-deutsch-Bayerischen Seehafenverkehr** auch nach dem 31. Mai l. J. für den Artikel „Baumwolle, rohe" für den Transitverkehr nach Eger und Franzensbad die Kürzung der Ausnahmetarifsätze um 0,04 ℳ pro 100 kg in der bisherigen Weise stattfindet.

Hannover, den 11. Mai 1887. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Bahn. Mit Wirkung vom 15. Mai l. J. wird die diesseitige Station Sprendlingen in den Englisch-Südwestdeutschen Verkehr für Eil- und Stückgüter einbezogen.

Näheres bei genannter Expedition.

Darmstadt, den 13. Mai 1887. (1145)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Böhmischer Braunkohlen-Verkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zum Uebergangstarife für den Transport mineralischer Kohlen u. s. w. von Böhmischen Stationen nach Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen: Altchemnitz, Belgershain, Böhlen (Rötha), Hopfgarten i/S., Jocketa, Lausigk, Lauterbach-Steinbach, Liebertwolkwitz, Otterwisch und Tautenhain, sowie abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr nach Leipzig (Dresd. Bhf.).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 11. Mai 1887. (1146)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juni 1887 tritt zum **Bromberg-Sächsischen Vieh- etc. Tarif** der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderungen der Tarifvorschriften und neue Frachtsätze für Bischofswerder, Braunsberg, Heiligenbeil, Mehlsack, Pelplin, Pr. Holland, Rogasen, Stuhm und Zinten des Bezirks Bromberg. Abzüge des Nachtrages I sind bei den Billetexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 12. Mai 1887. (1147).
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahme-Frachtsätze für Kalktransporte. Für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen zwischen den Bayerischen Stationen Holenbrunn und Wunsiedel einerseits und den Stationen Halberstadt, Halle a/S., Magdeburg und Potsdam andererseits kommen vom 20. Mai d. J. ab vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs folgende Ausnahme-Frachtsätze für 100 kg zur Erhebung:

Nach und von:	Holenbrunn	Wunsiedel
Halberstadt .	0,79 ℳ	0,80 ℳ
Halle a/S. . .	0,59 „	0,60 „
Magdeburg . .	0,78 „	0,79 „
Potsdam . .	0,98 „	0,99 „

Die Frachtsätze für Magdeburg gelten auch für Sendungen nach und von Buckau, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg.

Magdeburg, den 16. Mai 1887. (1148)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt für die **Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes** von den diesseitigen Oberschlesischen Stationen nach den Stationen

a) der Arad-Temesvarer Bahn, der Kaschau-Oderberger Bahn, der Ungarischen Nordostbahn und der Ungarischen Staatseisenbahnen und
b) der Ungarischen Strecke der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft

unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife je ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Dieselben enthalten gegen die bisher gültigen Tarife fast durchweg Frachterhöhungen, welche durch die Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer von 3 auf 5 pCt. veranlasst sind.

Auskunft über die neuen Sätze ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Der Zeitpunkt, von welchem ab Exemplare der neuen Tarife bezogen werden können, wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Breslau, den 17. Mai 1887. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die zwischen den Stationen Heiligenstadt und Arenshausen belegene **Haltestelle Uder** wird am 1. Juni für den **direkten Verkehr in Wagenladungen für Güter und Vieh**, sowie für Kleinvieh in Einzelsendungen in folgende Tarife aufgenommen:

a) in den Lokalverkehr des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
b) in den Staatsbahnverkehr mit den Direktionsbezirken Köln linksrh., Köln rechtsrh., Elberfeld, Erfurt, Magdeburg einschliesslich ehemalige Braunschweigische Eisenbahn, Hannover, Altona und Berlin und
c) in den Wechselverkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1887. (1150)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Für die Beförderung von Fluss- und Schwerspath ab Rohr, sowie von Gips ab Immelborn, Themar, Wernshausen und Rohr nach Passau Donaulände tr. und Regensburg Donaulände tr. treten am 1. Juni d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft,

über deren Höhe die genannten Verkehrsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 18. Mai 1887. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Ettlingen in den Ausnahmetarif No. 7 (für Eisen und Stahl etc.) des intern Badischen Gütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen das diesseitige Tarifbureau und die Station Ettlingen.

Karlsruhe, den 16. Mai 1887. (1152)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt zum Tarife für den **Güterverkehr** zwischen **Oesterreich und Belgien-Holland** mit Umschlag in Frankfurt a/M., Gustavsburg, Mainz Hafen, Kastel Hafen, Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. der II. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Sämereien nach und von Budweis, Ausnahmefrachtsätze für gedörrte Pflaumen nach und von Laun und Schlan Bhf., Ausnahmefrachtsätze für Harze nach und von Passau, Ausnahmefrachtsätze für Oele, Fette, Palmöl, Kokosnussöl etc. nach und von Linz und Wels, sowie Berichtigungen bezw. Ermässigungen von Frachtsätzen des Haupttarifes vom 1. Oktober 1886.

München, den 16. Mai 1887. (1153)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.
I. V.: Böhm.

Berlin-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 20. Mai d. J. treten für den Güterverkehr zwischen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) einerseits, und einigen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits, ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 16. Mai 1887. (1154)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 20. Mai d. J. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) und Zittau der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 16. Mai 1887. (1155)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Haltestelle Uder. Der zwischen den Stationen Heiligenstadt und Arenshausen belegene Haltepunkt wird am 1. Juni d. J. als Haltestelle für den Verkehr in Wagenladungen für Güter und Vieh etc. sowie für Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1887. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 20. Mai d. J. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Blei etc. und Zink etc. von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Station Rostock der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 16. Mai 1887. (1157)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main-Neckarbahn. Mit dem 1. Juli l. J. kommen die für Frankfurt a/M. Westbahnhof M. N. B via Höchst in den Tarifen mit dem Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. mit Rheinland-Westfalen, Belgien und England, mit dem Saargebiete, der Prinz-Heinrichbahn und mit einzelnen Stationen der Reichseisenbahnen bestehenden Frachtsätzen vorerst nur für den Wagenladungsverkehr zur Aufhebung, während die Eil- und Stückguttaxen bis auf Weiteres bestehen bleiben.

Darmstadt, den 18. Mai 1887. (1158)
Direktion der Main-Neckarbahn.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am **1. Juli 1887** tritt der **Nachtrag IV** zu unserem vom 1. Mai 1883 gültigen Lokalgebühren-Tarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Erhöhung der Transportsteuer.
2. Anderweitige kilometrische Gebührenberechnungs-Tabellen und Stationstarife.
3. Anhang zu den Stationstarifen (Frachtsätze für die Station Csorba).
4. Anderweitige Gebühren für die Ausnahmetarife.
5. Ermässigung der Oderberger Ueberfuhrsgebühr.

Exemplare des Nachtrages sind von unserem Tarifbüreau (Budapest, V. Széchenyi utcza 2) zu beziehen.

Budapest, am 16. Mai 1887. (1159)
Die Generaldirektion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Verkehr Rumänien-Lindau. Im Tarife für den Verkehr Rumänien-Lindau vom 1. Februar 1887 ermässigen sich mit Wirkung vom 1. Juni l. J. die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 für Getreide etc. im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linien) sowie im Verkehr mit Roman (C. f. R.), Station der Rumänischen Eisenbahnen, durchwegs um 5 Centimes pro 100 kg.

Wien, am 18. Mai 1887. (1160)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung eines neuen Lokaltarifes für den Güterverkehr auf den Linien der Kgl. Ung. Staatsbahnen. Am 1. Juli l. J. tritt auf den Linien der Königl. Ung. Staatsbahnen (die Linien der verstaatlichten Ersten Siebenbürger und Alföld-Fiumaner Bahn mit einbegriffen) ein neuer Lokaltarif (Theil II) für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen in Wirksamkeit und werden durch denselben die vom 1. September 1881 gültigen Lokaltarife der Kgl. Ung. Staatsbahnen, sowie der inzwischen verstaatlichten Ersten Siebenbürger und Alföld-Fiumaner Bahn sammt allen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Die durch Gesetzartikel XIV 1887 aktivirte höhere Transportdauer erscheint in den Frachtsätzen dieses neuen Lokaltarifes bereits berücksichtigt.

Gleichfalls gelangt vom 1. Juli l. J. der auf den Kgl. Ung. Staatsbahnen bezüglich des Personenverkehres bereits vom 1. Juli 1886 gültige Kilometerzeiger auch für den Güterverkehr zur Anwendung und tritt infolge dessen der vom 1. Januar 1881 gültige Kilometerzeiger sammt allen Nachträgen ausser Kraft. — Exemplare des in Rede stehenden Lokaltarifes und Kilometerzeigers werden in der Tarifabtheilung der Kgl. Ung. Staatsbahnen seinerzeit beziehbar sein.

Budapest, am 17. Mai 1887. (1161)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Reis, geschält, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtermässigungen im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden Elbkai und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
sämmtlichen in den Reklamations-Ausnahmetarifen für Reis der Elbeumschlagstarife Galizien-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Galizien-Dresden Elbkai und Galizien-Aussig-Landungsplatz vom 1. März 1886, sowie den Nachträgen I zu denselben enthaltenen Stationen, exklusive Neu-Sandez und Sanok.	15 ₰ Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen pro 100 kg.

Wien, am 13. Mai 1887. (1162)
Die Betriebsdirektion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli 1887 kommen nachbezeichnete neue Tarife und Tarifnachträge zur Einführung:

I. Neue Tarife.

Theil II, Heft I enthaltend Frachtsätze für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren zwischen den sämmtlichen Budapester und Kőbányer Stationen der pr. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kön. Ungar. Staatseisenbahnen, ferner der Station Budapest-Südbahn (loco und transit) einerseits und Stationen der sämmtlichen Ungarischen und gemeinsamen Eisenbahnverwaltungen (exkl. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, K. K. priv. Südbahngesellschaft, Ungarische Westbahn, ferner südliche Linie und Szliszek-Doberliner Linie der Kön. Ungar. Staatseisenbahnen) andererseits.

2. Ausnahmetarif enthaltend Frachtsätze für den Transport von Privatsalz-Sendungen in vollen Wagenladungen von Deés, Eperjes, Kocsárd und Marmaros-Sziget nach Ungarischen Stationen.

II. Nachträge zu dem nachbezeichneten Tarif

enthaltend im allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze zufolge der im Sinne des

Gesetzartikels XIV ex 1887 einzuhebenden erhöhten Transportsteuer sowie spezielle Modifikationen bezw. Ergänzungen zu den einzelnen Tarifen.

1. Nachtrag II zu Theil II, Heft VII, gültig vom 15. März 1883, enthaltend auch Aufhebung der Frachtsätze für Frachtgüter der Klasse I und II, sowie jener für sperrige Güter.
2. Nachtrag II zu Theil II, Heft XII, gültig vom 15. April 1884.
3. Nachtrag II zu Theil II, Heft XIII, gültig vom 30. Mai 1883.
4. Nachtrag II zum Anhang zu Theil II, Heft I, V, VII und XII, gültig vom 20. Juli 1886.
5. Nachtrag I zum Anhang zu Theil II, Heft X, gültig vom 20. Oktober 1886.
6. Nachtrag III zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Weichholz (alle Arten von Nadelholz), Eisenbahnschwellen, Brettern und Buchenholz und Brennholz in vollen Wagenladungen, gültig vom 1. Januar 1886, enthaltend weiters
   a) Aufnahme neuer Stationen.
   b) Ausserkraftsetzung der Frachtsätze rücksichtlich des Verkehrs von Stationen der Arad-Csanáder Eisenbahn nach Stationen der Kön. Ung. Staatseisenbahnen und des Verkehrs von Stationen der Arad - Körösvölgyer Eisenbahn nach Stationen der Arad-Csanáder Eisenbahn und nach der Station Szeged der pr. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Verkehrs von Stationen der Kön. Ung. Staatsbahnen nach Stationen der Kön. Ung. Staatsbahnen, ferner des Verkehrs von mehreren Stationen der Ung. Nordostbahn nach mehreren Stationen der K. Ung. Staatsbahnen.
7. Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für den Transport von natürlichen Mineral- und Säuerwässern, gültig vom 10. November 1886, enthaltend auch
   a) Aufnahme neuer Stationen.
   b) Ausserkraftsetzung der Frachtsätze hinsichtlich des Verkehrs von den Stationen Kaál-Kápolna und Szliács nach den Stationen Hód mezö Vásárhely und Szeged (M. A. V.)
8. Nachtrag III zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Grosshornvieh, Schafen und Borstenvieh in Wagenladungen zwischen Pozsony (Filialbahnhof) und Ungarischen Stationen, gültig vom 20. Juli 1884, enthaltend auch geänderte Frachtsätze zwischen Pozsony und Stationen der Arad-Csanáder, Debreczen-Hajduckánáser, Puszta-Tenyö Kún Szt Mártoner und der Szamosvölgyer Eisenbahnen.

Gleichzeitig treten die nachbezeichneten Tarife sammt allen Nachträgen ausser Kraft:

					Gültig vom
1.	Theil	II	Heft	I	15. Mai 1883.
2.	„	II	„	II	1. Dezember 1881.
3.	„	II	„	III	15. Oktober 1883.
4.	„	II	„	IV	1. März 1882.
5.	„	II	„	IV	1. Mai 1884.
6.	„	II	„	V	1. Marz 1882.
7.	„	II	„	VI	15. Januar 1884.
8.	„	II	„	VIII	1. März 1884.
9.	„	II	„	IX	1. Februar 1884.
10.	„	II	„	X	1. April 1884.
11.	„	II	„	XI	15. Oktober 1883.

12. Ausnahmetarif für den Transport von Privat-Salzsendungen in vollen Wagenladungen von Deés Eperjes, Kocsárd und Marmaros-Sziget, gültig vom 1. August 1883 und schliesslich
13. Ausnahmetarif für die Beförderung von Kalk, Cement, Steine etc. zum Wiederaufbau der Stadt Szeged von Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn, der Ersten Siebenbürger Eisenbahn und der Kön. Ung. Staatsbahnen, gültig vom 1. Januar 1881.

Die neuen Tarife und Nachträge können vom 15. Juni l. J. an bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Budapest, am 17. Mai 1887. (1163)

Die Direktion.

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung von Tartirungssätzen für den Eil- und Frachtgüter-Transport zwischen Srcrakowa und Budapest.

Mit Wirkung ab 1. Mai 1887 sind die zwischen Granica, Station der Kais. Ferdinands-Nordbahn einerseits und Budapest Oe.-U. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Budapest duna parti teherpályandvar (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest Ferenczváros (Franzstadt), Budapest Józsefváros (Josefstadt), Budapest Kelenföld und Budapest nemelypályandvar (Personenbahnhof) andererseits für Eil- und Frachtgüter bestehenden direkten Frachtsätze des seit 1. November 1886 gültigen Tarifheftes 4 des Verbandtarifes obbezeichneten Verkehres auch für den Eil- und Frachtgüter-Transport zwischen Srcrakowa einerseits und den vorgenannten Budapester Bahnhöfen andererseits bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J. im Kartirungswege zur Anwendung gelangt.

Budapest, am 14. Mai 1887. (1164)

Die Direktion der Kgl. Ung. Staatsbahnen, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Ausnahmetarif No. 9 (Getreide etc.) treten ab 1. Juni a. c. unter Berücksichtigung der im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis zur tarifmässigen Durchführung in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Kremsier nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	1.77 M.
Von Kremsier nach Dresden Elbkai	2,12 M.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Mai 1887. (1165)

Die Betriebsdirektion.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Vom 1. Juli 1887 angefangen wird im Sinne des Ungarischen Gesetzartikels XIV ex 1887 die auf den Ungarischen Eisenbahnen bei Frachtsendungen zur Einhebung gelangende Transportsteuer von 3 pCt. auf 5 pCt. erhöht.

Demzufolge werden sich im Lokalverkehre der Ungarischen Eisenbahnen, ferner im Verkehre derselben unter einander sowie im Verkehre zwischen Ungarn einerseits und Oesterreich und dem Auslande andererseits, die derzeit im Tarifkartirungs- und Rückvergütungswege bestehenden, der Transportsteuer unterliegenden Frachtsätze, insofern nicht Ausnahmen publizirt werden, entsprechend erhöhen.

Diese Erhöhungen gelangen durch Einführung neuer Tarife, beziehungsweise durch Ausgabe von Steuerzuschlagstabellen in Form von Nachträgen zu den bestehenden Tarifen zur Durchführung.

Die neuen Tarife resp. Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. Mai 1887. (1166)

Das Direktorium der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafenverband. Vom 1. Juli 1887 angefangen, wird im Sinne des Ungar. Gesetzartikels XIV ex 1887 die auf den Ungarischen Eisenbahnen bei Frachtgutsendungen zur Einhebung gelangende Transportsteuer von 3 pCt. auf 5 pCt. erhöht.

Demzufolge erhöhen sich die im obgenannten Verbande derzeit bestehenden Frachtsätze um die entsprechenden Beträge.

Zur Durchführung dieser Erhöhungen erscheint im obgenannten Verbande der mit 1. Juli l. J. in Kraft tretende
a) Nachtrag VII zu Theil II, Heft 3,
b) Nachtrag VI zu Theil II, Heft 4.

Wien, am 15. Mai 1887. (1167)

Das Direktorium der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, zugleich Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni f. gelangt
a) zum Gütertarife (Theil II) für den **Lokalverkehr** zwischen den auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen Cleve und Cranenburg vom 5. Juli 1886,
b) zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokalverkehre zwischen den Stationen Cleve und Cranenburg, sowie im internationalen Lokalverkehre zwischen diesen beiden Stationen einerseits und auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen andererseits vom 5. Juli 1886

je der Nachtrag I zur Einführung, enthaltend Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement und Spezielle Tarifvorschriften bezw. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement.

Amsterdam, den 16. Mai 1887. (1168)

Die Spezialdirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Infolge der eintretenden Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer gelangt auf

den Linien der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn mit der Gültigkeit vom 1. Juni 1887 ein neuer Personentarif, und mit der Gültigkeit vom 1. Juli 1887 der Nachtrag I zum Gütertarife (Theil II) zur Einführung.

Wien, den 14. Mai 1887. (1169)

Die Direktion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Zu unseren vom 20. Mai 1884 gültigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport tritt am **1. Juni 1887**

der erste Nachtrag

mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Erhöhung der Transportsteuer.
II. Anderweitige Gebührenberechnungstabellen und Stationstarife.
III. Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Sekundärzugs- etc. Tour- und Retourkarten.
IV. Ausgabe von Tour- und Retourkarten zu ermässigten Preisen während der Sommersaison.
V. Kartenausgabe von den Auf- und Absteigepunkten Lubotin, Lucsivnafürdö (Bad Lucsivna) und Konskau.
VI. Bestimmungen über die Lösung von Ergänzungsbillets.
VII. Abänderung der auf den Transport von Schüblingen bezughabenden Tarifbestimmung.
VIII. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind durch unser Kommerzielles Büreau (V. Széchényigasse 2) erhältlich.

Budapest, 17. Mai 1887. (1170)

Die Generaldirektion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Im Verkehr Köln (rechtsrh.)-Oldenburg gelangen für verschiedene Relationen zur Zeit bestehende direkte Tour- und Retourbillets mit dem 1. Juli d. J. zur Einziehung, wodurch unter Umständen eine Fahrgeld-Vertheuerung eintreten kann.

Nähere Auskunft ertheilen die Billetexpeditionen auf den betreffenden Stationen.

Oldenburg, 19. Mai 1887. (1171 B&W)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Personenverkehr Magdeburg-Erfurt. Mit dem 1. Juli d. J. werden die direkten Personenzugbillets I.—IV. Klasse für den Verkehr von Leipzig Magdeb. Bhf. nach Bebra, Eisenach, Erfurt, Gotha, Naumburg, Weimar und Weissenfels über Halle aufgehoben.

Erfurt, den 16. Mai 1887. (1172)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Submissionen.

Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

60 Stück zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Endperrons, zum Personentransport geeignet,

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2,00 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen“

versehen, zu dem auf

Dienstag, den 7. Juni 1887,
Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 16. Mai 1887. (1173)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhof Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle, als:

Schmiedeeisen; Eisenblech, einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile etc., Isolatoren, alte Roststäbe —; Radreifen, fluss- und puddelstählerne; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl, von Gusseisen und von Messing; Hartgussräder, alte; Kupfer mit Ansatz von elektrischen Telegraphen; Schienenabfälle (unter 3 m lang), Herzstückspitzen, Weichenbacken und Weichenzungen; Federstahl von Trag- und Spiralfedern auch Schrott; Plomben, alte; Gussstahl (alte Feilen etc.); Zinkblech, altes; Gummiabfälle mit Hanfeinlagen; Morsepapier, gebrauchtes; Glasscherben

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von unserm Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen und die Kaufserbietungen bis zum 1. Juni cr. an uns einsenden.

Oldenburg, 14. Mai 1887. (1174 B&W)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.



Directe Wagen

I. u. II. Classe.

Frankfurt-Schwetzing.-Karlsr.-Basel-Genua . Zug 5a.
Frankfurt-Schwetzing.-Karlsruhe-Basel-Zürich „ 5a.
Frankf.-Schwetz.-Karlsr.-Triberg-Konst. (nur im Juli und August) „ 5a.
Frankfurt-Heidelberg-Basel (Schwz. Bhf.) . . „ 1, 3, 9.
Frankfurt-Heidelbg.-Offenburg-Triberg-Konstanz „ 3.
Frankfurt-Offenburg-Triberg-Schaffhaus.-Zürich „ 3.
Frankfurt-Offenb.-Triberg-Schaffhaus.-Neuhausen „ 3.
Frankfurt-Heidelberg-Freiburg . . . . . . „ 7.
Frankfurt-Heidelberg-Straßburg . . . . . „ 3, 5, 7, 9.
Frankfurt-Heidelberg-Baden-Baden . . . . „ 3, 7.
Frankfurt-Bruchsal-Stuttgart-Ulm . . . . „ 5, 9.
Frankfurt-Bruchsal-Stuttg.-Ulm-Friedrichshafen „ 3.
Frankfurt-Heidelbg.-Durlach-Pforzheim-Wildbad „ 5.
Köln-Mainz-Darmstadt-Basel (Schwz. Bhf.) . „ 9.
Köln-Mainz-Darmstadt-Heidelberg-Baden-Baden „ 5, 7.
Köln-Darmstadt-Bruchs.-Stuttg.-Friedrichshafen „ 9.

III. Classe.

Frankfurt-Heidelberg-Basel (Schwz. Bhf.) . . Zug 9.
Frankfurt-Heidelberg-Freiburg . . . . . . „ 7.

Schlafwagen I. II. Classe.

Frankfurt-Heidelbg.-Karlsruhe-Basel (Schwz. C.-Bhf.), Zug 9.

Main-Neckar-Bahn.

Sommer-Fahrplan vom 1. Juni 1887.

(Ortszeiten. Differenz gegen Berliner Zeit — 19 Min.)

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5.59 frühe sind durch Unterstreichung der Minutenzahlen bezeichnet, die Schnellzüge durch fetten Druck hervorgehoben.

Zwischen **Frankfurt** und **Mannheim** führen sämmtliche Züge (sowohl Schnellzüge als Personenzüge) directe Wagen mit den entsprechenden Wagenclassen.

Ueber die **an jedem Sonntage** zur Ausführung kommenden **Extrazüge** in beiden Richtungen siehe untenstehenden besonderen Fahrplan.

Directe Wagen

I. u. II. Classe.

Genua-Basel-Karlsr.-Schwetzingen-Frankfurt Zug 4a.
Zürich-Basel-Karlsruhe-Schwetzingen-Frankfurt „ 4a.
Konst.-Tribg.-Heidelbg.-Darmst.-Köln (nur im Juli und August) „ 4.
Konst.-Tribg.-Karlsr.-Schwetz.-Frankf. (nur im Juli und August) „ 4.
Basel-Heidelberg-Frankfurt . . . . „ 10, 4, 6.
Basel-Heidelberg-Darmstadt-Mainz-Köln . . „ 10.
Konstanz-Triberg-Offenburg-Heidelbg.-Frankfurt „ 6.
Zürich-Schaffhaus.-Triberg-Offenb.-Frankfurt . „ 6.
Neuhausen-Schaffhaus.-Triberg-Offenb.-Frankf. „ 6.
Freiburg-Heidelberg-Frankfurt . . . . „ 2.
Straßburg-Heidelberg-Frankfurt . . . . . . „ 10, 2, 4, 6.
Ulm-Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt . . . . . „ 10, 4.
Friedrichshafen-Stuttg.-Bruchs.-Darmstadt-Köln „ 10.
Friedrichshafen-Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt „ 4.
Wildbad-Pforzh.-Durlach-Karlsr.-Hdlbg.-Frankf. „ 4.
Baden-Baden-Heidelberg-Frankfurt . . . . . „ 2, 4.
Baden-Baden-Heidelberg-Köln . . . . „ 2, 4.

III. Classe.

Basel-Heidelberg-Frankfurt . . . . Zug 10.
Freiburg-Heidelberg-Frankfurt . . . . „ 2.

Schlafwagen I. II. Classe.

Basel-Karlsruhe-Heidelberg-Frankfurt, Zug 10.

Von oben nach unten zu lesen.

Von Frankfurt nach Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen.

Kilometer	21	27	1	23	3	29	5	33	5a	35	37	7	41	43	45	45a	47	9	49	Stationen
	Personenzüge I., II., III. Classe		Schnellzug I. u. II. Classe	Personenzug I. II. III. Classe	Schnellzug I. u. II. Classe	Personenzug I. II. III. Classe	Schnellzug I. II. III. Classe	Personenzug I. II. III. Classe	Schnellzug I. u. II. Classe	Personenzüge I., II., III. Classe		Schnellzug I. II. III. Classe	Personenzüge I., II., III. Classe			Personenzug nur III. Cl.	Personenzug I. II. III. Classe	Schnellzug I. II. III. Classe	Personenzug I. II. III. Classe	e (bei Louisa, Zug 3) bedeutet Anhalten nur zum Einsteigen.
0		5.25	7.00	7.06	8.20	8.50	10.50	11.35	1.00	2.00	3.40	4.40	5.15	6.40	7.20	7.35	8.45	9.40	10.40	ab Frankfurt
3,2		5.34	—	7.14	e*8.28	*8.58	—	*11.44	—	*2.09	3.49	—	5.23	6.49	7.29	*7.44	—	—	10.48	Louisa
6,6		5.41	—	7.21	—	9.05	—	11.51	—	2.16	3.56	—	5.30	6.56	7.36	7.51	—	—	10.55	Isenburg
10,1		5.48	—	7.28	—	9.12	—	11.58	—	2.23	4.03	—	5.37	7.03	7.43	7.58	—	—	11.02	Sprendlingen
13,3		5.55	—	7.35	—	9.19	—	12.05	—	2.30	4.10	—	5.44	7.11	7.50	8.06	—	—	11.09	Langen
16,1		6.01	—	7.41	—	9.25	—	12.11	—	2.36	4.16	—	5.50	7.19	7.58	8.14	—	—	11.15	Egelsbach
21,5		6.09	—	7.49	—	9.33	—	12.19	—	2.44	4.24	—	5.58	7.30	8.06	8.25	—	—	11.23	Arheilgen
26,8		6.17	7.29	7.57	8.53	9.40	11.20	12.27	1.29	2.52	4.32	5.10	6.05	7.40	8.12	8.35	9.20	10.10	11.30	an Darmstadt
		6.28	7.32		8.58	9.45	11.30	12.35	1.32	3.02		5.20	6.15		8.20		9.30	10.22		ab Darmstadt
28,4		6.34			—	9.50	—	12.41		3.07		—	6.20		8.25		9.35	—		Bessungen
33,4		6.41			—	9.57	—	12.48		3.14		—	6.27		8.32		9.42	10.31		an Eberstadt
2,0	—	6.47				10.03		12.54		3.20			6.33		8.38		9.46	10.36		ab Eberstadt
		6.55				10.11		1.02		3.28			6.41		8.46		9.54	10.44		an Pfungstadt
		6.30				9.44		12.35		3.02			6.14		8.20		8.57	10.18		ab Pfungstadt
		6.38				9.52		12.43		3.10			6.22		8.28		9.05	10.26		an Eberstadt
33,4		6.42			—	9.58	—	12.49		3.15		—	6.28		8.33		9.43	10.32		ab Eberstadt
39,8		6.51			9.12	10.07	11.45	12.59		3.24		5.36	6.37		8.42		9.52	—		Bickenbach (Jugenheim)
43,6		6.58			—	10.14	—	1.07		3.31		—	6.44		8.50		10.00	*		Zwingenberg
46,2		7.04			—	10.20	11.54	1.13		3.37		—	6.50		8.56		10.06	—		Auerbach
[illegible]		§7.09			9.22	§10.25	11.59	§1.18		§3.42		§5.47	6.55		§9.01		10.11	10.53		an Bensheim
		§§7.11			9.23	§§10.28	12.00	§§1.21		§§3.44		5.50	§§6.58		§§9.03		10.13	10.54		ab Bensheim
53,1	4.30	7.19			—	10.36	12.08	1.29		3.52		5.58	7.06		9.11		10.22	—		Heppenheim
56,5	4.37	7.26			—	10.43	—	1.36		3.59		—	7.13		9.19		10.29	—		Laudenbach
58,8	4.43	7.32			—	10.49	—	1.42		4.05		—	7.19		9.25		10.35	—		Hemsbach
	4.50	7.39			9.39	10.56	12.20	1.49		4.11		6.10	7.26		9.32		10.42	11.13		an Weinheim
63,1	4.51	7.41			9.40	10.58	12.21	1.51		4.13		6.12	7.28		9.34		10.44	11.14		ab Weinheim
68,5	4.58	7.49			—	11.07	—	2.01		4.22		—	7.37		9.43		10.53			Großsachsen (Heddesheim)
73,2	5.06	7.56			—	11.15	12.34	2.10		4.31		—	7.45		9.52		11.02	—		Ladenburg
76,9	5.11	8.02	8.24		9.55	11.21	12.39	2.16	2.24	4.36		6.27	7.51		9.58		11.08	11.31		an Friedrichsfeld
76,9	5.17 (Seckenh.)	8.10	8.30		10.04	11.30	12.46	2.30	(2.30)	4.43		6.36	7.59		10.07		11.16	11.40		ab Friedrichsfeld
86,2	5.33	8.24	8.43		10.18	11.45	1.00	2.43	(2.43)	4.57		6.50	8.14		10.20		11.30	11.54		an Mannheim
	221	223 227			203	229	205	233		235		207	241		245					
76,9	5.13	6.53 8.28	(8.28)		9.56	11.22	12.47	2.36	2.26	5.10		6.40	8.55		10.30					ab Friedrichsfeld
83,9	†/†† 5.25	7.05 8.40	(8.40)		†10.05	††11.31	12.58	†/†† 2.48	†/†† 2.35	5.22		†/†† 6.52	9.09		10.42					an Schwetzingen
247 ab Schwetzg.	1.35 4.00				4.15	—	—	11.00	7.10	—		—	—		—					an Basel (Bad. Bahnhf.)
76,9	5.13	8.05	8.26		10.00	11.26	12.42	2.20	2.29	4.40		6.31	7.54		10.02		11.11	11.36		ab Friedrichsfeld
83,6	5.23	—	—		—	11.37	—	2.30	—	—		—	8.04		10.12		—	—		Wieblingen
87,5	5.30	8.20	8.40 Bad. Bhf.		10.15 Bad. Bhf.	11.45	12.56 Bad. Bhf	2.36	2.44	4.55		6.45 Bad. Bhf.	8.12		10.20		11.25	11.50 Bad. Bhf		an Heidelberg
0	— über Schwetzg.	8.54	8.47		10.35	—	1.10	3.10	über Schwetzg. 3.10	5.20 bis Freiburg		7.10 bis Freiburg	8.40 bis B.-Baden		—		12.30 5.00	12.03		ab Heidelberg
252 ab Heidelbg.	4.00	6.20	1.35		4.15	—	7.10	11.00	7.10 11.00	(11.55)		(11.55)	(12.00)		—		12.15 4.00	5.35		an Basel (Bad. Bahnhf.)

Zug 1 und 5a: Direkter Schnellzug nach Italien.

* Vom 1. September 1887 ab wird Schnellzug № 9 in Zwingenberg (10.46 Abends) anhalten.

Von oben nach unten zu lesen.

* Anschluß in Louisa von Offenbach. § Anschluß in Bensheim nach Worms. §§ „ „ „ von Worms. † Anschluß in Schwetzingen nach der Badischen Rheinthalbahn. †† „ „ „ nach Speyer.

Von unten nach oben zu lesen.

Von Heidelberg, Schwetzingen und Mannheim nach Frankfurt.

Stationen	20	10	22	24	8	26	28	30	32	2	4a	36	4	40	42	44	6	48
	Personenzug nur III. Cl.	Schnellzug I. II. III Classe	Personenzüge I., II., III. Classe		Schnellzug I. II. III Classe	Personenzüge I. II., III. Classe				Schnellzug I. II. III. Classe	Schnellzug I. u. II. Classe	Personenzug I. II. III. Classe	Schnellzug I. u. II Classe	Personenzüge I., II., III. Classe			Schnellzug I. u. II. Classe	Personenzug I. II. III. Classe
Frankfurt an	5.35	5.42	6.25	7.20	7.52	9.20	11.35	12.20	2.00	2.12	3.05	5.05	5.50	7.20	8.00	10.15	10.25	11.00
Louisa ab	5.25	—	6.17	7.13	—	*9.13	—	*12.13	*1.58	—	—	4.58	—	—	*7.51	—	—	10.53
Isenburg	5.17	—	6.10	7.06	—	9.06	—	12.06	1.46	—	—	4.51	—	—	7.42	—	—	10.46
Sprendlingen	5.10	—	6.03	6.59	—	8.59	—	11.59	1.39	—	—	4.44	—	—	7.34	—	—	10.39
Langen	5.01	—	5.55	6.52	—	8.52	—	11.52	1.32	—	—	4.37	—	—	7.27	9.57	—	10.32
Egelsbach	4.53	—	5.47	6.46	—	8.46	—	11.46	1.26	—	—	4.31	—	—	7.20	—	—	10.26
Arheilgen	4.44	—	5.38	6.38	—	8.38	—	11.38	1.18	—	—	4.23	—	—	7.10	—	—	10.18
Darmstadt ab	4.35	5.10	5.30	6.30	7.23	8.30	11.05	11.30	1.10	1.42	2.36	4.15	5.20	6.50	7.00	9.40	9.55	10.10
Darmstadt an		4.59		6.21	7.20	8.20	10.55		1.00	1.32	2.33	4.05	5.09	6.40		9.30	9.51	46 Personenzug I., II., III. Classe
Bessungen		—		6.16	–	8.15	10.50		12.55	—		4.00		6.36		9.24	—	
Eberstadt ab		4.50		6.08	—	8.07	10.43		12.47			3.52		6.28		9.15	—	
Eberstadt an				6.03		8.02	10.38		12.42			3.47		6.22		9.05		
Pfungstadt ab				5.55		7.54	10.30		12.31			3.39		6.14		8.57		
Pfungstadt an				6.21		8.20	10.56		1.02			4.05		6.41		9.54		
Eberstadt ab				6.13		8.12	10.48		12.54			3.57		6.33		9.46		
Eberstadt an		4.49		6.07	—	8.06	10.42		12.46	—		3.51	—	6.27		9.14	—	
Bickenbach (Jugenheim)		—		5.59	7.03	7.57	10.34		12.37	1.15		3.43	—	6.19		9.05	—	
Zwingenberg		—		5.52	—	7.49	10.27		12.29	—		3.36	—	6.12		8.57	—	
Auerbach		—		5.45	—	7.43	10.20		12.23	—		3.29	—	6.06		8.51	—	
Bensheim ab		4.30		5.39	6.52	§§7.37	§§10.14		12.17	§§1.04		§§3.23	4.44	§§6.00		§§8.45	9.26	
Bensheim an		4.29		5.37	6.51	§7.34	§10.12		§12.15	§1.03		§3.21	4.43	§5.58		§8.40	9.25	(Ank.)
Heppenheim		—		5.30	6.45	7.27	10.05		12.08	—		3.14	4.36	5.51		8.32	—	11.14
Laudenbach		—		5.24	—	7.20	9.58		12.01	—		3.07	—	5.44		8.24	—	11.08
Hemsbach		—		5.18	—	7.14	9.52		11.55	—		3.01	—	5.38		8.18	—	11.02
Weinheim ab		4.11		5.11	6.32	7.07	9.44		11.47	12.46		2.53	4.23	5.30		8.10	9.09	10.54
Weinheim an		4.10		5.10	6.31	7.05	9.42		11.45	12.45		2.51	4.22	5.28		8.06	9.08	10.53
Großsachsen (Heddesheim)		—		5.03	—	6.58	9.35		11.37	—		2.44	—	5.21		7.59	—	10.46
Ladenburg		—		4.55	—	6.50	9.27		11.29	—		2.36	—	5.13		7.51	—	10.38
Friedrichsfeld ab		3.55		4.49	6.17	6.44	9.21		11.22	12.30	1.40	2.30	4.08	5.07		7.45	8.53	10.32
Friedrichsfeld an				4.43	6.13	6.35	9.14		11.17	12.21		2.23	3.58	4.58		7.36	8.45	10.25
Mannheim ab				4.30	6.00	6.20	9.00		11.03	12.08		2.10	3.45	4.45		7.23	8.32	10.12
				224		226	230 228		232	202		236	204	240		244	206	246
Friedrichsfeld an				4.41		6.43	8.02 9.11		11.12	12.25	1.37	2.15	4.04	4.36		6.29	8.37	9.51
Schwetzingen ab				4.30		†6.32	††7.51 9.00		11.00	†12.14	†/†† 1.28	††2.00	†3.55	†4.25		††6.15	†8.25	9.40
Basel (Bad. Bahnhf.) ab				—		—	—		—	4.35	9.02	4.25	—	7.45		—	10.10 10.30	—
Friedrichsfeld an		3.54		4.45	6.14	6.37	9.17		11.17	12.26	1.36	2.26	4.04	5.02		7.40	8.49	10.27
Wieblingen		—		—	—	6.28	9.08		11.07	—	—	2.16	—	4.52		—	—	10.17
Heidelberg ab		3.39		4.30	6.00	6.20	9.00		11.00	12.12	1.22	2.08	3.50	4.45		7.25	8.35	10.10
Heidelberg an		M. N. Bhf. 3.20		—	—	6.07 von Bruchsal	8.28 von Offenburg		10.45 von Freiburg	M. N. Bhf. 12.00	über Schwetzng	1.50	M. N. Bhf 3.35	4.30		7.08	M. N. Bhf 8.25	—
Basel (Bad. Bahnhf.) ab		9.50		—	—	(5.10)	(4.05)		(5.00)	4.35	9.02	4.35	10.10	7.45		10.30	3.00	—

Zug 4a: Direkter Schnellzug von Italien.

Zug 46 wird nöthigenfalls erst 30 Min. nach Beendigung der Mannheimer Hoftheater-Vorstellung aus Mannheim (und Heidelberg) abgelassen, jedoch spätestens 10.45 Abends.

Von unten nach oben zu lesen.

† Anschluß in Schwetzingen von der Badischen Rheinthalbahn. †† „ „ „ von Speyer. § Anschluß in Bensheim nach Worms. §§ „ „ „ von Worms. * Anschluß in Louisa nach Offenbach.

1) Zur Benutzung der in den Nachtschnellzügen zwischen Frankfurt und Basel laufenden **Schlafwagen** sind neben dem Fahrbillet I. oder II. Classe besondere Schlafwagenbillete an dem Schalter der Zugangsstation zu lösen. — Die Taxe beträgt sowohl für die ganze Strecke als eine Theilstrecke 6 ℳ für jede Person.

2) **Kinder** unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn kein besonderer Platz für dieselben beansprucht wird; 2 Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren ausschl. zahlen 1 Billet, 1 Kind die Hälfte (Betrag auf 5 ₰ aufgerundet). Diese Bestimmungen gelten für alle Billetgattungen; bei Benutzung eines Schlafwagens genießen indessen Kinder von 4 bis 10 Jahren keine Preisermäßigung.

3) Die **Retourbillete** gelten im Verkehr der Main-Neckar-Bahn-Stationen unter sich **zwei** Tage. Folgt jedoch auf den Tag der Ausgabe:

a. ein Sonntag oder: Neujahrstag, Charfreitag, Christi Himmelfahrt, Frohnleichnam, Allerheiligen;
b. ein Sonntag und ein Feiertag oder zwei Feiertage (ein Sonntag und Neujahrstag oder Allerheiligen, 1. und 2. Osterfeiertag, 1. und 2. Pfingstfeiertag, 1. und 2. Weihnachtsfeiertag),

so bleiben diese Tage bei Bemessung der Gültigkeitsdauer außer Betracht.

Ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreis-Ermäßigung verbunden, ist zur Rück- bezw. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit demselben die Reise begonnen hat.

4) Wer die Reise unterwegs unterbricht, hat das Billet der betreffenden Station zur Abstempelung vorzulegen, da es sonst nur gegen Entrichtung eines Zuschlags von 1 ℳ Gültigkeit zur Weiterfahrt behält. Unterbrechung der Reise kann bei einem einfachen Billet einmal, bei einem Retourbillet zweimal (in jeder Richtung der Fahrt einmal) stattfinden. Auf Schüler- und Wochenkarten ist Reiseunterbrechung nicht zulässig.

5) Es bestehen **Sonntagsbillete** aller drei Classen zu ermäßigtem Preise:

Frankfurt-Mannheim, Darmstadt-Mannheim, Bessungen-Mannheim,
Frankfurt-Heidelberg, Darmstadt-Heidelberg, Bessungen-Heidelberg,
Frankfurt-Schwetzingen, Darmstadt-Schwetzingen, Bessungen-Schwetzingen,
Mannheim-Frankfurt, Heidelberg-Frankfurt, Schwetzingen-Frankfurt,
Mannheim-Darmstadt, Heidelberg-Darmstadt, Schwetzingen-Darmstadt,

gültig nur für den Tag der Ausgabe (Sonntags oder an einem der oben unter Nr. 3 genannten Feiertage) zur Hin- und Rückfahrt mit gewöhnlichen Personenzügen, sowie mit Sonntags-Extrazügen; dabei kann die Reise nicht unterbrochen werden. Bei Zukauf eines Zusatzbillets kann die Rückfahrt auch in einem Schnellzuge stattfinden.

Darmstadt, im Mai 1887.



Sonntags-Extrazüge I., II., III. Cl.

im Juni, Juli, August und September 1887.

Von oben nach unten zu lesen. № 27a			Von unten nach oben zu lesen. № 44a	
7.25 Vorm.	ab	Frankfurt	an	9.30 Abds.
8.05 „	an	Darmstadt	ab	9.00 „
8.10 „	ab	Darmstadt	an	8.53 „
8.16 „		Bessungen		8.48 „
8.25 „		Eberstadt		8.39 „
8.36 „		Bickenbach		8.28 „
8.44 „		Zwingenberg		8.20 „
8.52 „		Auerbach		8.13 „
9.00 „		Bensheim		8.06 „
9.08 „		Heppenheim		7.55 „
9.22 „		Weinheim		7.40 „
9.35 „		Ladenburg		7.25 „
9.40 „	an	Friedrichsfeld	ab	7.18 „
(Zug 203) 10.05 „	an	Schwetzingen	ab	6.15 „ (Zug 244)
9.57 „	an	Heidelberg	ab	7.00 „

NB. Die bestehenden Sonntags-Billete sind bei diesen Extrazügen gültig.

Joh. Conr. Herbert'sche Hofbuchdruckerei (Fr. Herbert), Darmstadt.

6) **Wochenkarten** gelten an Wochentagen zur einmal täglichen Hin- und Rückfahrt mit gewöhnlichen Personenzügen in III. Wagenclasse, Schnellzüge sowie Zug 45 für die Zwischenstationen der Strecke Frankfurt-Darmstadt sind ausgeschlossen. Wochenkarten für Strecke Friedrichsfeld-Mannheim gelten für gewöhnliche Personenzüge sowohl der Main-Neckar- als der Bad. Staatsbahn, doch nur in der Zeit vor 9 Uhr Morgens und nach 5 Uhr Abends.

7) **Abonnementsbillete** für alle 3 Classen sind gültig für alle Züge während 30 Tagen. Preisberechnung für 60 einfache Fahrten unter Abzug von 40 % (bei Abonnement für wenigstens 3 Monate 50 % Ermäßigung).

Schüler-Abonnementsbillete mit 60 % Ermäßigung, 30 Tage gültig für sämmtliche Züge. Der Bestellung ist Bescheinigung der Schulbehörde beizugeben.

Abonnementsbillete und Schülerkarten sind 2 Tage vor Beginn ihrer Gültigkeit bei den Stationen zu bestellen; sie werden auf Namen ausgestellt und sind von dem Inhaber zu unterschreiben.

8) Zu sämmtlichen Schnellzügen werden **Schnellzugsbillete** mit erhöhten Taxen ausgegeben; zu einem gewöhnlichen Billet (auch Militärbillet oder Retourbillet) ist also für jede einzelne Fahrt noch ein Zusatzbillet zu lösen. Wird zugleich eine niedrigere Classe benützt, so bedarf es keines Zukaufes. Für die Fahrt von Frankfurt oder Darmstadt nach Mannheim, wie umgekehrt gelten Retourbillete ohne Zuschlag auch zu den Schnellzügen.

9) Zum **Uebergang** aus einer niedrigern in die nächst höhere Wagenclasse ist sowohl bei Personen- als Schnellzug ein Personenzugsbillet III. Classe zu lösen.

Abonnements-, Schüler-, Gesellschafts- und Wochenkarten sind für höhere Wagenclassen als ausgestellt, ganz ungültig.

10) **Handgepäck** d. h. kleine leicht tragbare Gegenstände kann, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, in den Wagen mitgeführt werden. Gepäck von größerem Umfange oder über 10 Kg. schwer, ist taxpflichtig. Auf Militärbillete werden 25 Kg. Freigepäck gewährt. Traglasten, die nicht aus Reisegepäck bestehen, sind bis zu 30 Kg. taxfrei.

11) Das Generalverzeichniß der Coupons für **combinirbare Rundreisebillets** im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ist sammt zugehöriger Karte bei den größern Billetexpeditionen für 50 ₰ käuflich.

12) Plakat-Fahrpläne der Main-Neckar-Bahn, auf welchen alle Anschlüsse der Nachbarbahnen verzeichnet sind, werden an den Billetschaltern für 15 ₰ verkauft.

Direction der Main-Neckar-Bahn.

No. 40.

Zeitung des Vereins

1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Mai 1887.

Inhalt:

Die Centralmarkthalle in Berlin und die Stadtbahn.

Als wir vor Jahresfrist die Eröffnung des Markthallen-triebes in Berlin als ein für die wirthschaftliche Entwicke-ng der Deutschen Reichshauptstadt hinsichtlich ihrer Ver-rgung mit Lebensmitteln bedeutsames Ereigniss in dieser itung (vergl. No. 39 Jahrg. 1886) begrüssen durften, hatten r schon damals darauf hingewiesen, dass die neue Aufgabe, lche hierbei die Eisenbahn mit Rücksicht auf ihre wichtigen ziehungen zu der Centralmarkthalle am Bahnhofe Alexander-tz übernommen hatte, voraussichtlich noch zu manchen andlungen in der Betriebsgebahrung Veranlassung geben chte, je mehr die zunächst auf recht unbestimmten Muth-ssungen beruhenden Annahmen über die Tragweite des ternehmens sich klären und die der Wirklichkeit entsprechen-Bedürfnisse sich herauskrystallisiren würden. Diese Ver-thung ist durch die Thatsachen bald bestätigt worden. Die inde, welche das erwünschte Ineinandergreifen und Zu-menarbeiten der betheiligten Faktoren erschwerten und che einen, zu der erzielten Leistung noch in keinem rich-n Verhältnisse stehenden Kraftaufwand verursachten, waren ils innerer, theils äusserer Art, und auch ohne Hervorhebung Einzelheiten ist es wohl leicht verständlich, dass die Viel-igkeit der zu berücksichtigenden, von der städtischen Ver-tung, der Eisenbahnverwaltung, den Käufern und den Ver-fern vertretenen Interessen auf die praktische Durchführung r, grundsätzlich noch so zweckmässig und richtig erschei-len Idee unter Umständen recht nachtheilig einwirken kann. h hier wird die Wahrheit des Dichterwortes bewiesen, dass guten Gedanken zwar eng bei einander wohnen können, die Dinge sich aber hart im Raume stossen.

Es darf gewiss anerkannt werden, dass die an der Entwickelung der Centralmarkthalle zunächst betheiligten Verwaltungskörper, der Magistrat und die Eisenbahn, unentwegt bestrebt sind, in einmüthigem Zusammenwirken zur Klarheit über die in dieser Hinsicht zu Tage tretenden Schwierigkeiten und zur Auffindung und Durchführung derjenigen Mittel, von welchen eine Beseitigung derselben erhofft werden kann, zu gelangen. Recht lebhaft zu wünschen ist hierbei, dass auch die sonstigen Interessenten, insbesondere diejenigen Kreise, denen die Versorgung der in stets zunehmendem Verhältnisse aufblühenden Millionenstadt mit Lebensmitteln obliegt, es sich angelegen sein lassen, diese Bestrebungen thunlichst zu unterstützen und sich zu diesem Behufe auch mit den bezüglichen Bestimmungen genau vertraut zu machen. Im übrigen aber erscheint es angezeigt, in der Beurtheilung der Verhältnisse einige Zurückhaltung zu zeigen, wenn sich die Umwandlung derselben nicht mit der wünschenswerthen Schnelligkeit in dem angestrebten Sinne vollziehen sollte. Das Verlangen der — mit Vorliebe als „raschlebig" bezeichneten — Gegenwart nach sichtbaren Erfolgen geht thatsächlich vielfach über das zulässige Mass hinaus, und nicht immer ist es zweckmässig, auf eine Beschleunigung des natürlichen Wachsthums mit künstlichen Mitteln hinzuwirken. Wirthschaftliche Einrichtungen von einer solchen Bedeutung, welche, wie das Markthallenunternehmen in langjährige Gewohnheiten und in vielfach verzweigte und festgewurzelte Verbindungen tief einschneiden, bedürfen ausserdem einer Uebergangszeit, in welcher sich die in Frage kommenden älteren Beziehungen lösen und die betheiligten Kreise in den neuen Verhältnissen heimisch machen können.

Die von den bisherigen Anschauungen über die vortheilhafte Verwerthung der Eisenbahn für die Zwecke der Centralmarkthalle vielfach abweichenden Gesichtspunkte, welche auf Grund der gewonnenen Erfahrungen neuerdings in den massgebenden Kreisen zur Geltung gelangt sind, haben dahin geführt, dass der seinerzeit zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Betriebsvertrag einer völligen Umarbeitung unterzogen worden ist. Letztere ist an Stelle desselben seit dem 1. d. Mts. in Kraft getreten.

Als die grundsätzlich wichtigsten Punkte des neuen Betriebsvertrages, welche die veränderte Sachlage deutlich zum Ausdruck bringen, sind die folgenden hervorzuheben:

1. Auf dem Markthallenanschlusse wird eine mit den üblichen Befugnissen ausgestattete selbständige Güterexpedition eingerichtet, während daselbst bisher nur ein Expeditionsbeamter behufs Wahrnehmung der Rechte und Pflichten der Eisenbahn stationirt war;

2. die Ueberführung von Gütern nach der Centralmarkthalle vermittelst der Bahn ist sowohl bei Nacht, als auch — was bisher ausgeschlossen war — bei Tage gestattet;

3. für die Ueberführung der Güter nach der Centralmarkthalle auf der Eisenbahn werden ausser besonderen Markthallenzügen, welche bisher zu diesem Zwecke ausschliesslich benutzt werden mussten, unter bestimmten Bedingungen auch die Fern- und Vorortzüge zur Verfügung gestellt;

4. die Sendungen nach der Markthalle können an die Verwaltung der letzteren oder an diejenigen Interessenten gerichtet werden, welchen von der Markthallenverwaltung die Beförderung auf dem städtischen Anschlussgleise gestattet ist, während bisher sämmtliche Sendungen nach der Markthalle zunächst an das daselbst seitens der Stadt eingerichtete — nunmehr aufgehobene — Markthallenamt gelangen mussten;

5. der in den früheren Bestimmungen vorgeschriebene Frankaturzwang für die Sendungen nach der Markthalle ist aufgehoben; die etwa erforderliche Vorausbezahlung der Fracht für dieselben richtet sich nunmehr nach den allgemeinen reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen;

6. die dem Publikum aus der Ueberführung der Marktgüter nach der Markthalle auf der Eisenbahn erwachsenden Kosten, mit Einschluss derjenigen für die Benutzung der Aufzüge des Markthallenanschlusses, sind — zum Theil erheblich — herabgesetzt.

Durch die Einrichtung einer selbständigen Güterexpedition auf dem Markthallenanschlusse ist im Gegensatze zu dem früheren Verfahren eine wesentliche Vereinfachung hinsichtlich der eisenbahnseitigen Abfertigung des Markthallengutes erzielt worden. Bisher war nämlich für diese geschäftliche Behandlung der von auswärts eingehenden Sendungen, abgesehen von einigen Ausnahmen, als Endstation derjenige Berliner Bahnhof zu betrachten, auf welchem die Güter eintrafen. Von diesem Endbahnhofe wurden dieselben einschliesslich der Frachtbriefe nach erfolgter Dekartirung und unter Zurückbehaltung der Frachtkarten mittelst Begleitscheines nach der Markthalle befördert. Der Begleitschein, welcher zugleich als Avis diente, und auf welchem das Markthallenamt gegen Uebergabe der Frachtbriefe den Empfang der Güter zu bescheinigen hatte, wurde demnächst durch den auf dem Markthallenanschlusse stationirten Expeditionsbeamten der Dekartirungs-Güterexpedition als Quittungsbelag zurückgesandt. Mit der Aushändigung der Frachtbriefe an das Markthallenamt war das Uebergabegeschäft erledigt, weil die kurze, zur Entladung verfügbare Zeit — bei Zuführung des Gutes mittelst nur eines Markthallenzuges mussten die Wagen desselben spätestens 1½ Stunden nach Uebergabe der Frachtbriefe entladen und zur Abholung bereit gestellt sein — eine besondere Uebergabe der Güter nicht gestattete. Bei der Versendung von Gütern von der Markthalle aus musste die Beladung der Wagen, sowie die Ausstellung der Frachtbriefe durch das Markthallenamt erfolgen; die Kartirung konnte, mit Ausnahme einiger besonderer Fälle, erst auf derjenigen Güterexpedition stattfinden, welcher die Dekartirung des Empfanges der Markthalle in der umgekehrten Richtung oblag.

Im Gegensatze zu der unerwünschten Umständlichkeit, welche das vorstehend angedeutete Verfahren bedingte, vollzieht sich nunmehr die geschäftliche Abfertigung der Güter im allgemeinen in der üblichen Weise. Die ankommenden Wagenladungsgüter werden nach dem Ermessen der Güterexpedition entweder eisenbahnseitig entladen oder den Empfängern zur Entladung überwiesen. Bei Stückgütern wird das Gewicht und die Stückzahl, bei Wagenladungsgütern nur die Stückzahl der Kollis eisenbahnseitig festgestellt. Die Avisirung geschieht durch Boten an den Adressaten und, wenn derselbe in seinem Stande in der Markthalle nicht anwesend getroffen wird, an die Verwaltung der Centralmarkthalle, und in den Stunden von 2 Uhr früh bis 12 Uhr Mittags, sowie von 2 Uhr Nachmittags bis 8 Uhr Abends wird das Gut gegen Rückgabe des bescheinigten Avises ausgegeben. Für die Wagenladungsgüter ist die Entladefrist und für die Stückgüter die Abnahmefrist auf sechs Stunden von der Zustellung des Avises ab festgesetzt. Bei der Versendung von Gütern von der Markthalle, welche im übrigen nur nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung zulässig ist, werden die Wagenladungsgüter nach Entscheidung der Güterexpedition entweder eisenbahnseitig oder durch den Versender verladen. Im ersteren Falle wird, thunlichst in Gegenwart des Aufgebers, die Richtigkeit der Stückzahl der Kollis festgestellt, während die Ermittelung des Gewichtes der Wagenladungen in Ermangelung einer Wiegevorrichtung auf dem Bahnhofe Alexanderplatz erst auf dem betreffenden Berliner Ausgangsbahnhofe stattfindet. Auch für das Verladen von Wagenladungen steht eine Frist von 6 Stunden zu Gebote.

Bekanntlich wird der Güterverkehr von der Stadtbahn grundsätzlich fern gehalten; auch fehlen die bezüglichen Einrichtungen auf derselben überhaupt. Unter diesen Umständen war es seinerzeit schon ein dankenswerthes Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung, behufs Ermöglichung des Markthallenbetriebes in dem von den städtischen Behörden geplanten Sinne die Stadtbahngleise zu einer Zeit, in welcher der sonstige Verkehr auf denselben ruhte, für die Ueberführung besonderer Markthallenzüge zur Verfügung zu stellen. Nach Lage der Verhältnisse musste diese Ueberführung in der Nacht zwischen 12½ und 4½ Uhr stattfinden. Hierbei hatte die Eisenbahnverwaltung nur eine Verpflichtung zur Beförderung von 120 Achsen übernommen, sich jedoch vorbehalten, erforderlichenfalls auch eine grössere Anzahl von Achsen zu überführen, wenn letzteres nach ihrem Ermessen zulässig erscheinen würde. Schon kurze Zeit nach der Eröffnung der Markthalle zeigte der nach derselben gerichtete Eisenbahnverkehr indessen einen auffälligen Rückgang, für welchen die Gründe in inneren organisatorischen Verhältnissen der Markthallenverwaltung, sowie auch theilweise in einem unzureichenden Anschlusse der auf den Fernbahnen in Berlin eintreffenden Markthallengüter an die nur während der Nacht verkehrenden Markthallenzüge zu finden sein dürften, und es ergab sich die Thatsache, dass der Eisenbahn in diesem Falle durch das Rollfuhrwesen eine Konkurrenz geschaffen wurde, welcher erfolgreich entgegentreten zu können zum grösseren Theile ausserhalb des Machtbereiches der Eisenbahnverwaltung lag. Dass die städtischen Behörden nicht gezögert haben, zur Beseitigung dieser Schwierigkeit die Hand zu bieten, verdient rückhaltlose Anerkennung, und in entsprechender Weise hat auch die Eisenbahnverwaltung durch bereitwillige Berücksichtigung der von jener Seite vertretenen Wünsche hinsichtlich einer häufigeren Ueberführung der Güter nach der Markthalle ihr lebhaftes Interesse an der, den Verhältnissen der Residenz angepassten, in grossem Stile behandelten Entwickelung der Angelegenheit von neuem bethätigt.

Wenngleich das Eingehen auf diese Anträge, vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung betrachtet, eine keineswegs

erwünschte Durchbrechung der bisherigen Einheitlichkeit des sonst nur dem Personenverkehr dienenden Stadtbahnbetriebes herbeiführen musste, so glaubte man unter den vorliegenden besonderen Verhältnissen diesem Versuche sich nicht entziehen zu dürfen, um darauf hinzuwirken, dass die nach Berlin gesandten Markthallengüter mit thunlichster Beschleunigung an ihren Bestimmungsort gelangen könnten. Allerdings musste hierbei die Einlegung besonderer Markthallenzüge auf der Stadtbahn wie bisher auf die Nachtstunden, in welchen der Personenverkehr auf derselben ruht, beschränkt bleiben, da während der Tageszeit die Durchführung von Güterzügen auf der Stadtbahn mit Rücksicht auf die im allgemeinen sehr rasche Folge der Personenzüge und auf die Schwierigkeiten der alsdann auf dem Bahnhofe Alexanderplatz erforderlichen Rangirbewegungen nicht allein Unzuträglichkeiten, sondern auch Gefahren herbeiführen konnte. Dagegen entschloss man sich, die Fern- und Vorortzüge zur Vermittelung des Markthallenverkehrs auszunutzen, insoweit dieselben auf die Stadtbahn übergehen. Demgemäss mussten die auf der Anhalter, Dresdener, Stettiner und Nordbahn eintreffenden Güter von dieser Tagesbeförderung ausgeschlossen und auf die besonderen Markthallenzüge verwiesen werden. Durch gewichtige betriebstechnische Gründe war weiterhin die Einschränkung bedingt, dass der Wagenladungsverkehr auf der Stadtbahn von den Fernzügen zurückgehalten werden musste. Das mit letzteren ankommende bezw. mit Güterzügen eilgutmässig beförderte Wagenladungsgut wird daher entweder auf bestimmten Stationen den nächsten geeigneten Vorortzügen beigegeben oder, wenn solche bei vorgerückter Tageszeit nicht mehr verkehren, den besonderen Markthallenzügen zugeführt. Jedem Vorortzuge darf indessen nur ein, mit Markthallengut beladener Wagen beigestellt werden, welcher auf dem Bahnhofe Alexanderplatz am Schlusse des Zuges eintreffen muss, daselbst abgekuppelt und demnächst durch Arbeiter nach den Markthallengleisen geschoben wird. Stückgut wird bei den auf die Stadtbahn übergehenden Personenzügen in dem Packwagen derselben nach dem Bahnhofe Alexanderplatz gebracht und daselbst entladen. Bei den nicht auf die Stadtbahn übergehenden Personenzügen, sowie bei Güterzügen, welche Eilgut befördern, wird in ähnlicher Weise wie mit dem Wagenladungsgut verfahren, indem das Stückgut entweder auf bestimmten Stationen in den Packwagen des nächsten geeigneten Vorortzuges umgeladen oder den besonderen Markthallenzügen zugeführt wird. Alles sonstige Stückgut wird auf die letzteren verwiesen.

Um die Stärke der während der Nacht verkehrenden Markthallenzüge rechtzeitig festzustellen, wird nach dem Einlaufen derjenigen Züge, an welche dieselben Anschluss haben, von der betreffenden Güterexpedition einer besonders beauftragten Dienststelle durch den Telegraphen oder den Fernsprecher die Zahl der Achsen des vorhandenen Wagenladungsgutes bezw. das Gewicht des zu befördernden Stückgutes mitgetheilt. Die bezeichnete Dienststelle bestimmt alsdann, ob bezw. in welchem Umfange das angemeldete Gut den Markthallenzügen zugeführt werden kann. Diejenigen Güter, welche von der Beförderung mit den Markthallenzügen etwa ausgeschlossen bleiben müssen, werden alsdann schleunigst vermittelst Rollfuhrwerk nach der Güterexpedition in der Centralmarkthalle geschafft. Letzteres geschieht im übrigen auch bei solchen Gütern, welche mit Rücksicht auf ihre leichte Verderblichkeit oder aus sonstigen dringlichen Gründen bis zur Zeit der regelmässigen Ueberführung auf der Eisenbahn nicht zurückgehalten werden können.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bestehen zwischen dem Markthallenanschlusse und gewissen Stationen ausserhalb Berlins bereits direkte Tarifsätze; die weitere Einführung solcher nach Massgabe des Bedürfnisses ist in Aussicht genommen. In Ermangelung direkter Sätze werden ausser den Tarifsätzen für den betreffenden Berliner Eingangsbahnhof bestimmte Zuschläge erhoben, wobei als Eingangsbahnhof derjenige gilt, für welchen im Verkehr mit Berlin die geringsten Entfernungen bezw. Tarifsätze bestehen.

Für die Entladung bezw. Beladung der Wagenladungsgüter durch Arbeiter der Güterexpedition betragen die Gebühren:

1. bei Kolliwagenladungen einschliesslich der Beförderung in den Stand bezw. vom Stand in den Wagen 5 ₰ für 100 kg;
2. bei losen Wagenladungen:
   a) aus dem Wagen in den Stand bezw. vom Stand in den Wagen,
   b) aus dem Wagen auf den Boden bezw. vom Boden in den Wagen,
   c) vom Boden auf den Stand bezw. vom Stand auf den Boden
   } je 6 ℳ für jede Wagenladung.

Bei den durch eigene Leute der Empfänger oder Versender entbezw. verladenen Wagenladungsgütern sind für die Benutzung der Aufzüge an Gebühren 2 ₰ pro 100 kg zu entrichten.

Zu bemerken ist schliesslich noch, dass die zollamtliche Abfertigung der Güter bis zur etwaigen Einrichtung einer Zollabfertigungsstelle in der Markthalle für die nach der letzteren bestimmten Sendungen auf den Eingangsbahnhöfen und für die von derselben abgehenden Sendungen auf den Ausgangsbahnhöfen in Berlin erfolgt.

K—e.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussischer Staatseisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld: Eröffnung des Haltepunktes Wrexen.

Am 1. Juni d. J. wird der zwischen Westheim und Scherfede gelegene Haltepunkt Wrexen für den Personenverkehr eröffnet. Eine direkte Personenabfertigung von und nach Wrexen findet nach und von sämmtlichen Stationen der Strecke Cassel- bezw. Holzminden-Bestwig-Nuttlar und ausserdem nach und von den Stationen Meschede, Arnsberg, Neheim-Hüsten, Fröndenberg, Schwerte, Hagen und Hamm statt.

Die Eröffnung der Lokalbahn Münchberg-Helmbrechts.

Die normalspurige Lokalbahn von Münchberg (Station an der Bahnlinie Bamberg-Hof) nach Helmbrechts wird am 1. Juni l. J. dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Die Stationsentfernungen ab Station Münchberg betragen: Halteplatz Hildbrandsgrün 5,375 km, Haltestelle Wüstenselbitz 7,020 km, Haltestelle Helmbrechts 9,675 km. (Man siehe weiter die Mittheilung S. 372.)

Eisenbahnprojekte: Osterode-Hohenstein, Warburg-Arolsen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Osterode nach Hohenstein im Anschluss an die bereits angeordneten generellen Vorarbeiten für eine ebensolche Eisenbahn von Osterode einerseits und Maldeuten andererseits über Saalfeld und Miswalde einerseits nach Elbing, andererseits nach Marienburg beauftragt worden.

Der Bau der Eisenbahnstrecke Warburg-Arolsen, welche die Verbindung des Fürstenthums Waldeck mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn herstellen wird, soll laut Abkommens zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld und dem Landesdirektor von Waldeck jetzt in Angriff genommen werden.

Unfälle in den Monaten Februar und März d. J.

Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — in den Monaten Februar und März d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen [die Unfälle im Februar sind in ( ) angegeben]: 6 (9) Entgleisungen und 1 (1) Zusammenstoss auf freier Bahn, 14 (19) Entgleisungen und 7 (9) Zusammenstösse in Stationen und 122 (136) sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 128 (135) Personen verunglückt, sowie 17 (26) Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 81 (73) unerheblich beschädigt. Es wurden von den 18 131 948 (15 989 298) überhaupt beförderten Reisenden (1 getödtet), 6 (5) verletzt (und zwar entfällt im März je eine Verletzung auf die

Badischen Staatseisenbahnen, auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt, Elberfeld und Berlin und im Februar die Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, zwei Verletzungen bezw. je eine Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt bezw. Magdeburg, Köln linksrheinisch und Berlin); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 18 (21) getödtet und 62 (76) verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 10 (5) verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 (11) getödtet und 8 (6) verletzt; sowie bei Selbstmordversuchen 13 (7) Personen getödtet und 1 (3) verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen bei zusammen 29 203,94 km (29 177,98 km) Betriebslänge und 755 738 254 (679 167 326) geförderten Achskilometern 108 (118) Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau 16, (Breslau 14), (Köln rechtsrheinisch 13), (Elberfeld 12), Erfurt 10 und Köln linksrheinisch 10; verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Oldenburgischen Staatseisenbahnen, auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona und auf der Main-Neckarbahn (auf den Strecken der Main-Neckarbahn und der Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und Erfurt) die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — bei zusammen 1 667,41 km Betriebslänge und 19 495 475 (17 973 708) geförderten Achskilometern 6 (4) Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigseisenbahn (im Februar auf die Hessische Ludwigseisenbahn 3 Fälle und auf die Werrabahn 1 Fall). C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — bei zusammen 1 644,93 km Betriebslänge und 10 232 559 (8 888 116) geförderten Achskilometern kein Fall (im Monat Februar 3 Fälle, und zwar auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 2 Fälle und auf die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn 1 Fall).

Eisenbahnbauten in Württemberg.

Der Württembergischen Kammer liegt unter anderen Eisenbahnangelegenheiten der Entwurf eines Gesetzes über die Herstellung weiterer Eisenbahnverbindungen in der Finanzperiode 1887/89 vor. Es handelt sich hierbei um den Bahnbau von Leutkirch bis zur Bayerischen Landesgrenze im Anschluss an die auf Bayerischem Staatsgebiet von Bayern zu bauende Strecke einer Eisenbahn von Leutkirch bis Memmingen, sowie um den Bau einer Eisenbahn von Wangen im Allgäu bis zur Württembergisch-Bayerischen Grenze im Anschluss an die auf Bayerischem Staatsgebiet von Bayern zu bauende Strecke einer Eisenbahn von Wangen nach Hergatz. Nach dem Entwurfe soll der Bau in der Periode 1887/89 womöglich fertiggestellt werden. Zu diesem Behufe sollen zunächst die schon im Jahre 1864 gemachten Vorarbeiten durch weitere Terrainaufnahmen vervollständigt werden, um beiderseits die Richtung der Bahn, Lage der Zwischenstationen u. s. w. feststellen und genehmigen zu können. Binnen 2½ Jahren nach der Auswechselung der Ratifikationen soll die Bahn in ihrer ganzen Länge vollkommen betriebsfähig sein.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

In dem bekannten Prozesse eines Aktionärs gegen die Verwaltung der Aachen-Jülicher Eisenbahn hat das Königliche Landgericht in Aachen auf kostenfällige Abweisung des Klägers erkannt.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der am 17. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft waren 10 Aktionäre anwesend, welche 1 687 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm von den gedruckten Berichten der Direktion und des Aufsichtsraths Kenntniss, genehmigte die aufgestellte Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung, setzte die Dividende für die Stammaktien auf 2½ pCt. fest und beschloss, der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1886 Entlastung zu ertheilen. Die Stamm-Prioritätsaktien erhalten 4½ pCt. Dividende. Die vorschriftsmässig ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes, Geheimer Regierungsrath Lent-Berlin und Friedrich Grillo-Essen wurden wiedergewählt. Als Fälligkeitstag der Dividende für 1886 wurde der 30. Juni 1887 bestimmt.

Von den an die genannte Eisenbahn angeschlossenen Zechen wurden vom 1. bis 15. Mai d. J. mit 11 Arbeitstagen an Steinkohlen und Kokes täglich im Durchschnitt abgefahren 143 Wagenladungen à 10 t gegen 136 Wagenladungen in der voraufgegangenen 14tägigen Periode mit 13 Arbeitstagen und gegen 103 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres mit 13 Arbeitstagen. Die Gesammtabfuhr betrug in der ersten Hälfte des Monats Mai d. J. 1 570 Wagenladungen gegen 1 765 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats April d. J. und gegen 1 334 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Mai 1886.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung wird am 11. Juni d. J. in Danzig stattfinden. Gegenstände der Verhandlung sind: Die Berichte der Direktion und des Aufsichtsrathes und Beschlussfassung über die Bilanz und Gewinnvertheilung, sowie Wahlen zum Aufsichtsrath.

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht sind im Laufe des Jahres 1886 von der Linie Braunschweig bezw. Wolfenbüttel-Derneburg-Seesen die Theilstrecken Braunschweig-Derneburg und Wolfenbüttel-Hoheweg mit zusammen 49,85 km dem Betriebe übergeben worden. Der Personenverkehr wurde am 18. Juli, der Güterverkehr am 5. August 1886 eröffnet. Von da ab bis Ende 1886 wurden befördert: 100 481 Personen und 37 846 t Güter; die Einnahmen betrugen 106 060,79 ℳ (darunter aus dem Personenverkehr 46 215,70 ℳ aus dem Güterverkehr 51 088,45 ℳ), die Ausgaben 78 867,98 ℳ Im Herbste soll die ganze Strecke Braunschweig-Seesen eröffnet werden. Die Aktionäre erhalten für 1886 auf das inzwischen voll eingezahlte Aktienkapital Bauzinsen mit 16⅔ ℳ für jede Aktie.

Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft.

In der am 21. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung waren 1 582 Aktien mit 315 Stimmen vertreten. Dieselbe genehmigte den Geschäftsbericht, setzte die Dividende für die Stammprioritäten auf 2⅚ pCt. fest, ertheilte Entlastung und wählte die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wieder.

Die Verkehrsverhältnisse der Weimar-Geraer Eisenbahn haben nach dem vorliegenden Geschäftsberichte pro 1886 günstige Fortschritte gemacht, ausweislich der Betriebsrechnung sind — unter Abrechnung der blos durchlaufenden Posten für den Erneuerungsfonds — die Einnahmen um 49 125 ℳ oder 5 pCt. gestiegen. Dieser Mehreinnahme stehen aber erhebliche Mehrausgaben, nämlich um 42 500 ℳ = 7,89 pCt. gegenüber, darunter gegen 9 000 ℳ infolge Mehrbedarf an Beamten und einer entsprechenden Aufbesserung der Beamtengehälter, ferner über 12 000 ℳ für erhöhte andere persönliche Ausgaben, durch den erhöhten Verkehr und höhere Löhne, über 1 000 ℳ für Leistungen infolge der Unfallversicherung, über 2 000 ℳ für höhere Löhne bei der Bahnunterhaltung, gegen 4 000 ℳ infolge der Dezemberschneestürme, über 11 000 ℳ für höhere Aufwendungen, welche der Bahntransport einschliesslich der im Sommer gefahrenen Schnellzüge erheischt hat und über 8 000 ℳ für höhere Wagenmiethen, Ausgaben, denen in vielen Fällen auch Ersparnisse gegenüberstehen, durch welche diese Summen von zusammen 47 000 ℳ zu einem kleinen Theile wieder beglichen werden.

Im ganzen haben im Jahre 1886 die Betriebsausgaben 56,38 pCt. (gegen 54,87 pCt. in 1885) der Betriebseinnahmen beansprucht. Das Betriebsergebniss ermöglichte eine Vertheilung einer Dividende von 2⅚ pCt. auf die Prioritäts-Stammaktien, also ⅙ pCt. mehr als im Vorjahre. Den Inhabern der Stammaktien konnte aus dem Betriebe eine Dividende nicht gewährt werden, dieselben erhalten aber noch auf das erste Halbjahr 1886 die ihnen seitens der betheiligten Staatsregierungen garantirte 4⅓ pCt. Dividende.

Im Personenverkehr wurden 412 332 (gegen 383 604 im Vorjahre) Reisende, im Gepäckverkehr 1 220 t (gegen 1 041 t) befördert und hierfür 416 406 ℳ (gegen 396 519 ℳ) oder pro Kilometer Bahnlänge 6 107 ℳ (gegen 5 816 ℳ) vereinnahmt. Im Güterverkehr wurden zusammen 249 592 t (gegen 222 793 t) befördert, hiervon entfielen 236 721 t (gegen 201 190 t) auf den direkten Verkehr.

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr bezifferte sich auf 523 491 ℳ (gegen 498 559 ℳ) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 7 678 ℳ (gegen 7 312 ℳ). Von der Gesammtbetriebseinnahme von 939 897 ℳ (gegen 895 078 ℳ) entfallen 44,30 pCt. auf den Personen- und Gepäckverkehr und 55,70 pCt. auf den Güterverkehr; dies Verhältniss ist dem Vorjahre gegenüber dasselbe geblieben.

Von den Gesammtausgaben von 607 951 ℳ entfallen 74 483 ℳ = 12,25 pCt. auf die allgemeine Verwaltung, 159 754 ℳ = 26,28 pCt. auf die Bahnverwaltung, 73 618 ℳ = 12,11 pCt. auf den äussern Bahnhofsdienst, 41 151 ℳ = 6,77 pCt. auf den Expeditionsdienst, 31 867 ℳ = 5,24 pCt. auf den Zugbegleitungsdienst und 227 077 ℳ = 37,35 pCt. auf den Zugförderungsdienst.

Oberlausitzer Eisenbahn in Liquidation.

Die mit dem 1. Mai d. J. abgeschlossene Bilanz weist einen Betriebsüberschuss von 334 471 ℳ auf, welcher zur Zahlung der Dividende an die Besitzer der Stammprioritäten, Dotirung

des Bilanz-Reservefonds und Entrichtung der Staats-Eisenbahnsteuer zu verwenden ist; auf die Stammprioritäten entfällt eine Dividende von 2¾ pCt.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Nach dem Verwaltungsbericht dieser Gesellschaft pro 1886 fallen von der Einnahme des Grand Central Belge, welche den Betrieb der Aachen-Mastrichter Bahn führt, auf die Strecken derselben 1 111 959 Frcs. (gegen 1 227 106 Frcs. in 1885). Der zur Kompletirung des der Gesellschaft zukommenden Aversums von 650 000 Frcs. pro 1886 zu leistende Zuschuss betrug 157 518 Frcs.

Aus dem Personenverkehr ergab sich eine Einnahme von 446 107 Frcs. (gegen 501 917 Frcs. oder — 55 810 Frcs.), aus dem Gepäckverkehr wurden 13 712 Frcs. (gegen 14 053 Frcs. oder — 341 Frcs.), aus dem Güter- u. s. w. Verkehr 607 681 Frcs. (gegen 667 149 Frcs. oder — 59 468 Frcs.) und aus dem Extraordinarium 44 458 Frcs. (gegen 43 985 Frcs. oder + 472 Frcs.) erzielt. Die Gesammtmindereinnahme im Berichtsjahre betrug 115 146 Frcs.

Auch der Absatz der Steinkohlengrube zu Kirchrath wird als ein nicht günstiger bezeichnet. Eine Besserung wird von der Trambahn Locht - Heerlen - Sittard erhofft, welche im Anschluss an die Zweigbahn Kirchrath-Simpelveld den südlichen Theil des Herzogthums Limburg — dem bis dahin jede nur einigermassen annehmbare Verkehrsbeförderung fehlt, so dass Ackerbau und Viehzucht, insbesondere aber die Kohlengruben fast ganz auf sich selbst angewiesen sind, — dem Verkehr erschliessen wird. Diese Bahn ist am 29. Oktober, 12. November und 31. Dezember 1886 resp. 21. Januar 1887 konzessionirt worden. Der Kohlenabsatz in dieser Gegend wird durch die Trambahn, welche in Sittard der Niederländischen Staatsbahn sich anschliesst, ohne Zweifel zunehmen, insbesondere auch durch die Zweigbahn von Kirchrath nach Kohlscheid im Anschluss an die Bergisch-Märkische Bahn, deren Konzessionirung beim Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereits nachgesucht ist.

Nach den Abschlüssen und dem Gewinn- und Verlustkonto blieb ein Ueberschuss von 163 989,59 ℳ, daraus kann den Stammaktionären mit Genehmigung der Generalversammlung eine Dividende von 1⅞ pCt. mit im ganzen 154 687,50 ℳ bezahlt werden.

Festsetzung von Dividenden.

Die Dividende für das verflossene Geschäftsjahr ist von der Kirchheimer Eisenbahn auf 85 ℳ = 4,08 pCt. für die Aktie festgesetzt.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1886 sind die Betriebsergebnisse im Personen- und Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr günstig gewesen. An Personen sind 51 782 mehr befördert worden; davon fallen auf den Lokalverkehr 42 281, auf den direkten Verkehr 10 374; dagegen sind im Durchgangsverkehr 873 Personen weniger zur Beförderung gelangt. Die Zunahme des Güterverkehrs beträgt insgesammt 11 191 t und zwar im Lokalverkehr 7 916 t, im direkten Verkehr von eigenen Stationen 9 639 t, während eine Minderbeförderung von 2 532 t im direkten Verkehr nach den eigenen Stationen, sowie von 2 832 t im Durchgangsverkehr stattgefunden hat. Die Einnahme aus dem Viehverkehr hat gegen das Vorjahr wiederum eine Abminderung erfahren. Auf der Lübeck - Travemünder Bahn sind 174 583 Personen gegen 150 520; 3 964 t gegen 3 258 t im Vorjahr befördert worden und haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 81 561 ℳ gegen 71 778 ℳ, aus dem Güter-, Vieh- u. s. w. Verkehr auf 14 526 ℳ gegen 12 010 ℳ, und aus sonstigen Quellen auf 678 ℳ gegen 668 ℳ, zusammen auf 96 765 ℳ gegen 84 456 ℳ im Jahre 1885 gehoben. Personen (ausschl. Militär) sind insgesammt befördert worden 1 064 927 und zwar im Lokalverkehr 878 542, im direkten Verkehr 180 352, im Durchgangsverkehr 6 033. Jede Person hat durchschnittlich 30,84 km gegen 1885 31,04 km zurückgelegt. Vereinnahmt wurden im Personenverkehr 1 190 515 ℳ gegen 1 160 385 ℳ pro 1885. Kombinirbare Rundreisebillete sind 1 131 (gegen 548) zur Ausgabe gelangt. Die Gesammtzahl der ausgegebenen Koupons für die eigenen Bahnstrecken hat 9 500 Stück (gegen 4 843) und die Einnahme hieraus 20 019 ℳ (gegen 10 084 ℳ) betragen. An Gütern (ausschl. Post-, Militär- und frachtpflichtiger Dienstgüter) sind insgesammt 680 318 t und zwar im Lokalverkehr 234 290 t, im direkten Verkehr von eigenen Stationen 187 373 t, nach eigenen Stationen 215 720 t, im Durchgangsverkehr 42935 t befördert worden. Von diesen 680 318 t sind: 9 475 t als Eilgut, 72 017 t als Fracht-Stückgut, 49 614 t als Wagenladungsgut à 5 t und 549 212 t als Wagenladungsgut à 10 t befördert worden; jede Tonne hat durchschnittlich 51,30 km (gegen 52,79 km) zurückgelegt und jede Tonne hat durchschnittlich 3,3 ℳ (gegen 3,4 ℳ) erbracht. Von den beförderten Artikeln nimmt wiederum Nutzholz mit 113 714 t (1885 107 116 t) den ersten Rang ein, dann kommt Getreide mit 84 579 t (1885 85 634 t), Steinkohlen, Braunkohlen und Kokes 68 020 t (1885 66 492 t), Spiritus 30 507 (1885 22 038 t), Eisen des Spezialtarifes II 17 339 t (1885 16 894 t), rohe Baumwolle 16 029 t (1885 8 269 t), Düngemittel 15 259 t (1885 13 308 t), Zucker 15 106 t (1885 17 719 t), Mühlenfabrikate 11 786 t (1885 13 203 t) u. s. w. Auf den Hafengleisen in Lübeck wurden 68 267 t (1885 65 904 t) beladen und 80 548 t (1885 82 054 t) Güter entladen. Die ganze Transportmenge auf diesen Gleisen hat somit 148 815 t (gegen 147 958 t) betragen. Am 26. September 1886 sind die von der Deutsch-Russischen Naphta-Importgesellschaft auf der Theerhofsinsel angelegten zwei eisernen Petroleumbehälter (Tanks) von je 1500 cbm Inhalt in Benutzung genommen worden. Der Versand an Russischem Petroleum von der Theerhofsinsel hat im Jahre 1886 2 080 t betragen. Der Viehverkehr erbrachte 73 437 ℳ gegen 77 895 ℳ im Jahre 1885. Die Gesammteinnahmen betrugen einschliesslich des dem Reservefonds zufliessenden Erlöses aus verkauften Betriebsmaterialien mit 33 739 ℳ

	1886	1885
aus dem Personenverkehr	1 245 753 ℳ	1 221 019 ℳ
„ „ Güterverkehr	2 577 884 „	2 591 830 „
„ sonstigen Quellen	339 326 „	367 015 „
mithin sämmtliche Betriebseinnahmen	4 162 463 ℳ	4 179 864 ℳ

Die Verminderung der Einnahmen aus sonstigen Quellen entstand vorzugsweise durch Abnahme der Zinsen. Von den Gesammteinnahmen entfielen 29,93 pCt. (gegen 29,21 pCt.) auf den Personen-, 61,92 pCt. (gegen 62,01 pCt.) auf den Güterverkehr und 8,15 pCt. (gegen 8,78 pCt.) auf Einnahmen aus sonstigen Quellen.

Die Betriebsausgaben betrugen (einschl. der dem Reserve- und dem Haftpflicht-Versicherungsfonds zur Last fallenden 182 118 und 3 105 ℳ) in der allgemeinen Verwaltung 247 841 ℳ (gegen 215 314 ℳ), in der Bahnverwaltung 570 818 ℳ (gegen 642 168 ℳ) und in der Transportverwaltung 1 481 122 ℳ (gegen 1 536 231 ℳ), zusammen 2 299 781 ℳ gegen 2 393 713 ℳ in 1885. Sämmtliche Ausgaben betrugen 55,25 pCt. der Bruttoeinnahmen, gegen 57,27 pCt. im Vorjahr. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben hat 1 862 682 ℳ (gegen 1 786 151 ℳ) oder pro Bahnkilometer 14 281 ℳ (gegen 13 694 ℳ) betragen. Von diesem Ueberschuss sind zur Zahlung der Eisenbahnsteuer für Preussen 73 721 ℳ, für Lübeck 27 323 ℳ, zusammen 101 044 ℳ reservirt. Als statutenmässiger Beitrag sind dem Reservefonds 91 020 ℳ überwiesen worden. Derselbe schliesst Ende 1886 mit einem Bestande von 2 271 460 ℳ ab und beträgt 7,92 pCt. des bis dahin verwendeten Anlagekapitals. Die dem Bilanzreservefonds überwiesene Rücklage für 1885 im Betrage von 54 659 ℳ (gleich 5 pCt. der Dividende jenes Jahres) ist durch Beschluss der Generalversammlung vom 21. Mai 1886 auf 68 063 ℳ (gleich 5 pCt. von der Summe der Dividende und der Rücklage) erhöhet und der Mehrbetrag von 3 404 ℳ dem Haftpflicht-Versicherungsfonds entnommen worden. Für das Jahr 1886 sind gleichfalls 68 063 ℳ in den Bilanzreservefonds einzustellen, so dass derselbe sich nunmehr auf 136 126 ℳ beziffert. Der Haftpflichtversicherungsfonds schloss mit einem Bestande von 78 554 ℳ ab. Der Bestand der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse betrug Ende 1886 533 564 ℳ

Der verfügbare Ueberschuss von 1 855 084,09 ℳ wurde zur Verzinsung der Prioritätsanleihe mit 382 686 ℳ, zur Amortisation der Prioritätsanleihe mit 78 172 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 101 044 ℳ und zur Zahlung von 7 pCt. Dividende von 30 790 Aktien à 42 ℳ mit 1 293 180 ℳ verwandt.

Durch Gesetz vom 2. November 1885 ist für den Lübeckschen Freistaat eine Eisenbahnabgabe nach dem Vorbilde der für Preussen geltenden Bestimmungen eingeführt worden. Dieselbe gelangt für das Betriebsjahr 1886 zum ersten Male zur Erhebung. An grösseren baulichen Arbeiten sind im Jahre 1886 zur Ausführung gelangt: In Hamburg der Neubau einer Brücke über den Norderkanal auf massiven Pfeilern mit eisernem Oberbau an Stelle von zwei hölzernen Brücken, sowie der Umbau der anschliessenden Laderampe, ferner Gleiserweiterungen auf den Bahnhöfen zu Hamburg und Oldesloe. Zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der Züge am nördlichen Ende des Bahnhofs Lübeck, bei der Abzweigung der Mecklenburger Bahn von den Lübeck-Hamburger Gleisen, sowie in Oldesloe und Wandsbek sind die Eingangsweichen mit den betreffenden Abschlusssignalen in mechanische Verbindung gebracht worden.

Die Malbergbahn bei Bad Ems.

Die seit dem Herbst vorigen Jahres im Bau begriffene, ihrer Eröffnung noch in diesem Monat entgegensehende Bergbahn nach dem Malberg bei Bad Ems macht deshalb auf grössere Beachtung Anspruch, weil sie die erste Drahtseilbahn mit Zahnstangengang in Deutschland ist und auf der Strecke ungewöhnliche Steigungen vorkommen.

Die Bahn ist zweigleisig und soll in der Weise betrieben werden, dass der auf dem einen Gleis niedergehende Wagen einen zweiten auf dem andern Gleis in die Höhe zieht. Die Regulirung der Belastung erfolgt durch Wasser; das die beiden Wagen verbindende Drahtseil läuft oben über eine Scheibe. Jedes Gleis besitzt eine Zahnstange. Das zum Betriebe er-

forderliche Wasser muss durch ein Pumpwerk auf die Höhe des Malbergs aus dem Lahnfluss gehoben werden und fällt oben in geschmackvoller Anordnung kaskadenförmig in ein Sammelbecken. Die zur Bedienung der Pumpen im Thal aufgestellten Dampfmaschinen werden daneben zum Betrieb der elektrischen Beleuchtung der Kurhäuser und Hotels von Ems verwendet; die Beleuchtungsanlage ist bereits in Betrieb. Die Länge der Bahnstrecke beträgt 550 m; die Steigungen wechseln zwischen 43 und 53 pCt. Oben und unten sind an den Bahnausgängen hübsche Hallen errichtet, welche durch Telephon verbunden sind. Man plant eine elektrische Beleuchtung der ganzen Strecke mittels Bogenlampen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2356 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die internationale Eisenbahnstatistik (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 2362 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verauslagung der Zollgebühren für nach Rumänien bestimmte Sendungen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 2380 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Preussischen Staats - Eisenbahnverwaltungen, betreffend Neuausgabe der „Uebersicht der Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung" (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Bayern.

Die Lokalbahnen Münchberg-Helmbrechts und Hof-Naila-Marxgrün.

Die normalspurigen Lokalbahnen von Münchberg (Station an der Bahnlinie Bamberg-Hof) nach Helmbrechts und von Hof über Naila nach Marxgrün-Steben werden am 1. Juni l. J. dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die erstgenannte Strecke verbindet das obere Selbitzthal mit der Bayerischen Süd-Nordbahn, während die Nailaer Linie die Verbindung des industriereichen unteren Selbitzthales mit der seinen Verkehr sowohl hinsichtlich des Bezugs von Rohprodukten, als auch des Absatzes seiner Fabrikate vornehmlich vermittelnden Stadt Hof herstellt.

Die Lokalbahn von Münchberg nach Helmbrechts folgt auf rot. 1,6 km Länge der Hof-Bamberger Bahn, wendet sich sodann nordwestlich und gelangt ansteigend auf eine sekundäre Wasserscheide von Seitenzuflüssen der Saale, um von da in das Gebiet des Enziusbaches, welcher in einer Höhe von 5,5 m überschritten wird, abzufallen. Wiederholt kurz ansteigend wird Hildbrandsgrün und in weiterer Steigung die Wasserscheide zwischen dem Enziusbach und der Selbitz erreicht. Nun horizontal bleibend wendet sich die Linie nördlich gegen Wüstenselbitz, übersetzt die Selbitz 5,5 m über Terrain und fällt sodann in das Eierbachthal ab, dasselbe in geringer Höhe überschreitend, um endlich nach kurzem Anstiege in die Endstation Helmbrechts einzulaufen.

Die Länge der Bahn beträgt 9,682 km, gegenüber der Luftlinie von 7,15 km, die Maximalsteigung 1 : 40, der Minimal-Kurvenradius 180 m. Der Maximal - Zugwiderstand berechnet sich aus dem Zusammenfalle der Steigung 1 : 50 und des Minimal-Kurvenradius zu 180 m mit $0{,}03048 = {}^1/_{33}$ des Zuggewichts.

Die Wahl einer schmalen Spurweite kam deshalb nicht in Betracht, weil dieselbe wesentliche Vortheile für die Tracirung nicht geboten, dagegen bei den für den Verkehr in die Waagschale fallenden Kohlentransporten, welche den Bedarf der an der Bahn gelegenen grossen Spinn- und Webereien zu decken haben, erhebliche Nachtheile mit sich gebracht hätte.

Das ganze Bahngebiet liegt auf Urgebirgsboden und bestand das zu fördernde gebundene Material aus Gneiss und Hornblende, das ungebundene aus den Verwitterungsprodukten dieser Gebirgsarten. Bei den Baukosten dieser Lokalbahn fielen die Erweiterungsarbeiten für die Einführung der Linie in den Bahnhof Münchberg erheblich ins Gewicht, da der Bamberg-Hofer Bahnkörper verbreitert und die darin vorkommenden Kunstbauobjekte in Dämmen von 5 bis 10 m Höhe verlängert werden mussten. Dagegen waren die übrigen Bauarbeiten von mässigem Umfange, indem die grösste Höhe bezw. Tiefe der Dämme und der Einschnitte 5,5 m beträgt und die grössten vorkommenden Bahnbrücken über den Enziusbach und die Selbitz, unter Dämmen von 5,5 m, eine Lichtweite von 6,0 m zu erhalten hatten.

Für den Oberbau wurde das eiserne Langschwellensystem wie auf den übrigen Bayerischen Lokalbahnen zur Anwendung gebracht.

Ausser der Endstation Helmbrechts wurde eine Haltestelle mit Güterabfertigung in Wüstenselbitz errichtet; der Halteplatz Hildbrandsgrün dient nur für den Personenverkehr.

Das von der Lokalbahn erschlossene Gebiet besitzt eine ziemlich entwickelte Industrie, was sich bei dem Güterverkehre durch eine verhältnissmässig sehr bedeutende Mehrung der Transporte über den gewöhnlichen Lokalverkehr äussern wird.

Die Lokalbahn Hof-Naila-Marxgrün, welche mit Rücksicht auf die zu erwartenden Kohlensendungen aus Sächsischen und Böhmischen Grubenstationen normalspurig anzulegen war, verlässt den Bahnhof Hof in nordwestlicher Richtung und erreicht, indem sie auf rot. 1 km Länge neben der Hof-Leipziger Linie sich hinzieht, unter Anwendung der Maximalsteigung von 1 : 40 die Hof-Nailaer Staatsstrasse bei Neuhof, woselbst für die Zwecke der Lokalbahn eine Haltestelle mit Güterabfertigung angelegt wurde. Hierauf überschreitet die Linie in westlicher Richtung eine untergeordnete Wasserscheide und senkt sich im weiteren Verlaufe gegen Köditz in das Thal des Göstrabaches herab. Nach Passirung der Wasserscheide von Saale und Selbitz gelangt die Bahn nach Rothenbürg und von da in das Selbitzthal, welches sie nicht mehr verlässt. Sie folgt in mässigem Gefälle dem Laufe des Flusses auf dessen rechten Ufer, berührt die Orte Selbitz und Naila und gelangt nach Ueberschreitung des Thales zur Endstation Marxgrün-Steben. Die Länge der Bahn beträgt 22,970 km, gegenüber der Länge der Luftlinie von 17,70 km, die Maximalsteigung ist 1 : 40, der Minimal-Kurvenradius 180 m. Der Maximal-Zugwiderstand berechnet sich in beiden Verkehrsrichtungen durch den Zusammenfall der Steigung 1 : 40 mit dem Kurvenradius von 180 m auf $0{,}03548 - {}^1/_{28}$ des Zuggewichts. Das Bahngebiet liegt auf Urgebirgsboden; das zu fördernde gebundene Material bestand aus Urthonschiefer, Grünstein und Quarz, das ungebundene aus den Verwitterungsprodukten dieser Gebirgsarten. Die Bauarbeiten der Nailaer Linie waren ziemlich namhafte, da bei Hof, Köditz und Rothenbürg Dämme bis zu 8 m Höhe und bei Naila und Unterklingensporn Felseinschnitte von 8 bezw. 12 m Tiefe vorkommen. Das bedeutendste Kunstbauobjekt ist die Selbitzbrücke bei Unterklingensporn, welche drei mit Blechbalken überbrückte Oeffnungen von je 16 m Lichtweite besitzt. Zum Oberbau wurden Stahlschienen auf eisernen Langschwellen verwendet. Stationen bezw. Haltestellen mit Güterabfertigung sind errichtet in Neuhof, Köditz, Selbitz, Naila und Marxgrün-Steben; Halteplätze für den Personenverkehr bei Stegenwaldhaus und Rothenbürg. Das Verkehrsgebiet der Nailaer Bahn weist eine ziemlich zahlreiche Bevölkerung auf. Die wirthschaftliche Lage derselben ist zwar im allgemeinen nicht besonders günstig, doch lassen der zu erwartende Export von Forstprodukten, sowie einzelne hervorragende industrielle Unternehmungen einen regen Güterverkehr erwarten; insbesondere hat die Endstation Marxgrün-Steben an dem Zusammenlauf der Strassen von Steben und Lichtenberg einen lebhaften Verkehr von dem Bade Steben, dann von Blankenstein, Blankenberg und Geroldsgrün mit seinen Fabriken aufzunehmen.

Die beiden mehrgenannten Lokalbahnen werden nach Massgabe der Bahnordnung für Bayerische Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. Es verkehren täglich je 3 Züge in beiden Fahrtrichtungen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 22.5 km per Stunde. Die Ueberfahrten und Wegeübergänge sind nicht bewacht und Einfriedigungen oder Zugschranken nirgends vorhanden.

Das Fahrmaterial besteht auf beiden Linien aus je

2 dreiachsigen Tenderlokomotiven mit 25,5 t Dienstgewicht — mit Luftrepressionsbremse und Dampfläutewerk ausgerüstet;
2 Personenwagen II. und III. Klasse mit je 37 Sitzplätzen;
2 Personenwagen III. Klasse mit je 40 Sitzplätzen;
2 Dienstwagen mit Postraum und
2 gedeckten Güterwagen zur Stückgutbeförderung.

Die Lokalbahnwagen sind nach dem Interkommunikationssystem gebaut, mit Einrichtung zur Dampfheizung und mit der vom Lokomotivführer zu bedienenden kontinuirlichen Schraubenradbremse mit Friktionsantrieb (System Wolfgang Schmid) versehen. Zum Transport von Wagenladungsgütern werden Hauptbahn-Güterwagen verwendet. Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung erfolgt im Zuge durch den Kondukteur. Die Haltestellen mit Güterabfertigung sind nur mit je einem Mann besetzt, dem auch ein Theil der Bahnbegehung übertragen ist, aus welchem Grunde die Annahme und Abgabe der Güter an den Haltestellen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf bestimmte Tagesstunden beschränkt ist. Die Lokalbahnstationen jeder Linie sind durch eine Telephonleitung, zu welcher 3 mm starker verzinkter Eisendraht verwendet wurde, unter sich verbunden; in die Leitung sind die Transmitter nebst kräftigen Magnetinduktoren zur Ingangsetzung der Anrufläutewerke eingeschaltet.

Die Ueberwachung des Gesammtdienstes auf der Helmbrechtser Linie ist dem Vorstande der Anschlussstation Münch-

berg, jene auf der Nailaer Bahn einem Ingenieur übertragen welcher zugleich als Vorstand der Endstation Marxgrün-Steben zu fungiren hat.

Die nunmehr im Betriebe befindlichen 11 Bayerischen Lokalbahnen haben eine Gesammtlänge von 187,295 km.

—t—

Aus Frankreich.

Handwerkerunterricht der Nordbahn.

In grossem Umfange hat sich bereits das Bedürfniss geltend gemacht, die fachliche Ausbildung der bei den Eisenbahnen beschäftigten unteren Beamtenklassen, Handwerker und Arbeiter durch besonderen Unterricht zu fördern, um dieses, zur Mitwirkung bei den vielseitigen, wichtigen Aufgaben der Eisenbahnverwaltungen berufene zahlreiche Personal zur Erfüllung seiner Pflichten möglichst vielseitig und zweckmässig vorzubereiten. Unter den Französischen Gesellschaften ist als eine der ersten, welche dieser bedeutsamen Frage eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat, die Nordbahn zu nennen. Bereits mit dem Beginne des Jahres 1883 wurde von derselben ein für Lehrlinge, und zwar für die Söhne von Beamten der Gesellschaft, bestimmter Handwerkerunterricht ins Leben gerufen, welcher bemerkenswerthe Erfolge erzielt haben soll. Zu diesem Unterrichte werden nur vierzig Schüler auf Grund eines Wettbewerbes zugelassen. Bei der Aufnahme müssen dieselben mindestens zwölf Jahre, dürfen aber nicht über fünfzehn Jahre alt sein. Spätestens im Alter von achtzehn Jahren werden die Schüler aus dem Unterrichte entlassen.

Die einzelnen Lehrgegenstände der ersten Abtheilung sind Französisch, Geographie, Geschichte, Arithmetik, Geometrie, Physik, Chemie und Zeichnen. In der zweiten Abtheilung werden dieselben Gegenstände eingehender und ausserdem die Maschinen, Werkzeuge, Dampfmotoren, Technologie (Grundzüge derselben, Metallurgie und das feste und bewegliche Material der Eisenbahnen) gleichzeitig praktisch und theoretisch behandelt, Vormittags zwischen 7 und 12 Uhr findet der eigentliche Schulunterricht statt, während die Nachmittagsstunden bis 5 Uhr der Belehrung in den Werkstätten gewidmet sind. In dem ersten Jahre beschränkt sich der Werkstättenunterricht auf Ajustirarbeiten und auf die allgemeine Handhabung der Drehbank, und mit denselben Gegenständen werden die Lehrlinge auch in dem zweiten Jahre, jedoch unter näherem Eingehen auf die Einzelheiten, beschäftigt. In dem dritten Jahre werden Lokomotivtheile, Maschinenwerkzeuge hergestellt, zusammengesetzt und regulirt, sowie auch Schmiedearbeiten ausgeführt.

Seit der Begründung dieses Unterrichtes haben 20 Zöglinge die dreijährige Lehrzeit durchgemacht. Die Hälfte derselben ist in den Werkstätten der Nordbahn angestellt worden; die andere Hälfte hat von der gestatteten Freiheit in der Wahl der Beschäftigung Gebrauch gemacht und sich anderweitigen Unternehmungen gewidmet. Die besten der Schüler sind seitens der Gesellschaft oder der Ministerien durch Verleihung von Sparkassenbüchern ausgezeichnet. Behufs Anregung des Fleisses pflegt die Nordbahngesellschaft auch während der Ferien von Zeit zu Zeit Freifahrtscheine an diejenigen Schüler zu vertheilen, welche sich hervorgethan haben.

Die gesammten Kosten dieses Unterrichtswesens werden von der Nordbahn getragen.

Ersparnisse bei dem Brennmaterial der Lokomotiven.

Unter den vielfachen Versuchen und Bestrebungen der Französischen Eisenbahngesellschaften, welche die Herbeiführung einer thunlichst sparsamen Verwendung von Lokomotiv-Heizungsmaterialien bezwecken, wird den bei der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn erzielten bezüglichen Ergebnissen in den Fachkreisen eine besondere Beachtung gewidmet. Die Lokomotiven der genannten Bahn haben im Jahre 1885 etwa 680 000 t oder im Durchschnitt für jeden Tag 1 863 t Brennmaterial verbraucht; die Beschaffungskosten desselben betrugen in dem nämlichen Jahre rund 18 Millionen Francs. Um diese beträchtlichen Ausgaben herabzumindern, wurde zunächst in kleinerem Umfange unter gewissen Verhältnissen versucht, die Briquettkohle (briquette) durch Kleinkohle (menu charbon) zu ersetzen. Denjenigen Führern und Heizern, welche mehr als 50 pCt. Kleinkohle verbraucht hatten, ohne 105 pCt. der gewöhnlichen Heizmenge zu überschreiten, wurden Prämien von 50 bis 800 Frcs. bewilligt. Da diese Versuche ein günstiges Ergebniss geliefert hatten, wurden dieselben allmählich weiter ausgedehnt, wobei sich die Möglichkeit herausgestellt haben soll, Güterzüge unter Verwendung von etwa 50 pCt. Kleinkohle zu befördern. Bei schnellfahrenden Zügen, welche nur selten anhalten, hat man von der Benutzung derselben Abstand genommen. Die an der Kleinkohle gegenüber der Briquettkohle erzielte Nettoersparniss wird zu 4 bis 5 Frcs. auf die Tonne angegeben.

Beförderung von Melinit.

Hinsichtlich der Beförderung von Melinit auf der Eisenbahn hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, wie den Eisenbahnverwaltungen kürzlich durch einen besonderen Erlass mitgetheilt ist, im Einvernehmen mit dem Kriegsminister beschlossen, dasselbe bis auf weiteres und unter Verantwortlichkeit des Kriegsdepartements als gewöhnliches chemisches Produkt zu betrachten. Diese Verantwortlichkeit würde sich jedoch selbstverständlich nur auf solche Fälle erstrecken, welche der mangelhaften Beschaffenheit des Melinits oder etwaigen bezüglichen Handlungen der Beauftragten des Kriegsdepartements zur Last fallen.

Ein Bahnhofshôtel des Pariser Bahnhofes Saint-Lazare.

Auf eine bezügliche Anfrage hat die Westbahngesellschaft mitgetheilt, dass sie beabsichtige, in Verbindung mit dem Bahnhofe Saint-Lazare in ähnlicher Weise, wie es auf Englischen Stationen wiederholt vorkomme, ein Hôtel zu errichten. Dasselbe soll den Ansprüchen der Neuzeit entsprechend ausgestattet werden.

Geldbedarf der grossen Französischen Eisenbahnen.

Nach einer Zusammenstellung der Ergebnisse des letzten Jahres sollen die 6 grossen Gesellschaften 873 991 Obligationen untergebracht haben, welche einem effektiven Kapital von 336 000 000 Frcs. gleichkommen, 53 Millionen mehr als im Vorjahre. Bemerkt wird, dass der grösste Theil dieser Obligationen durch direkten Verkauf an den Schaltern der Bahnhöfe abgegeben wurde, und ferner, dass die noch auszuführenden Bauten neuer Linien sowohl für dieses als für die nächsten Jahre die Beschaffung neuer gleich hoher Summen in Aussicht stellen.

Niederländische Mittheilungen.

Eisenbahnstatistik pro 1885.

Die neuerdings von dem Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe herausgegebene Eisenbahnstatistik pro 1885 enthält folgende, die Eisenbahnverwaltungen, deren Linien gänzlich oder nur nur theilweise auf Niederländischem Gebiete belegen sind, betreffende Daten.

Die Gesammtbahnlänge (incl. Nebengleisen) betrug Ende 1885 4 886 km; die Gesammtbetriebslänge 3 087 km, wovon auf Niederländischem Gebiete 1 678 km eingleisig und 714 km doppelgleisig gelegen sind; die durchschnittliche Betriebslänge beziffert sich auf 2 988 km. An Betriebsmitteln waren am Ende des Jahres 869 Lokomotiven, 674 Tender, 2 071 Personenwagen und 15 441 Lastwagen vorhanden.

Befördert wurden: Personen I. Klasse 1 484 862, II. Klasse 4 697 311, III. Klasse 14 738 599, zu ermässigten Fahrpreisen 1 765 084, im ganzen 23 171 146 Personen; hiervon entfallen auf den Binnenverkehr 19 937 691, auf den direkten Verkehr 2 888 570 und auf den Transitverkehr 344 885 Personen. Gepäck 33 971 t Exportgüter; im Binnenverkehr 46 573 t, im direkten Verkehr 44 561 t, im Transitverkehr 9 999 t, überhaupt 101 134 t. Eilgüter: im Binnenverkehr 38 898 t, im direkten Verkehr 31 126 t, im Transitverkehr 6 965 t, überhaupt 76 990 t. Stückgüter: im Binnenverkehr 1 840 790 t, im direkten Verkehr 2 687 587 t, im Transitverkehr 152 253 t, überhaupt 4 680 630 t. Wagenladungsgüter: im Binnenverkehr 935 983 t, im direkten Verkehr 4 109 228 t, im Transitverkehr 1 130 287 t; überhaupt 6 175 499 t. Dienstgüter: 718 808 t. Equipagen 10 219 t und 26 Stück. Pferde und Vieh 338 788 t, 8 949 Stück und 867 Wagenladungen.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 15 774 139 fl. = 0,68 fl. durchschnittlich pro Reisenden; aus dem Gepäckverkehr 404 791 fl., aus dem Güterverkehr ± 16 000 000 fl.

Von der Entwickelung des Verkehrs auf den Niederländischen Eisenbahnen geben nachfolgende Ziffern eine Uebersicht. Diese Ziffern beziehen sich nur auf die speziell das Niederländische Eisenbahnnetz bildenden Linien der Niederländischen Staats-, Rhein- und Centralbahnen, der Holländischen und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaften.

im Jahre	Betriebslänge	Verkehr: Personen	Verkehr: Gepäck, Güter und Vieh
	km	Anzahl	t
1885	2 341	16 645 764	6 519 111
1884	2 196	16 766 896	6 450 747
1883	2 068	16 024 208	6 591 812
1882	2 025	15 826 600	6 484 283
1881	1 912	15 204 867	5 804 111
1880	1 867	14 537 870	5 429 107
1879	1 819	13 374 119	4 177 090
1878	1 761	13 068 729	3 221 700

Einnahmen

a) im ganzen

im Jahre	Personen	Gepäck, Güter und Vieh	Summa
	fl.	fl.	fl.
1885	13 546 528	10 490 598	24 037 126
1884	13 823 392	10 373 014	24 195 406
1883	13 597 651	10 491 705	24 089 356
1882	12 856 934	10 143 533	23 000 467
1881	12 171 772	9 732 405	21 904 177
1880	11 641 406	9 623 375	21 264 781
1879	10 785 598	8 568 666	19 354 264
1878	10 499 323	7 359 480	17 858 803
	b) per Kilometer		
1885	6 024	4 665	10 689
1884	6 372	4 782	11 154
1883	6 796	5 243	12 039
1882	6 570	5 813	11 753
1881	6 361	5 086	11 447
1880	6 311	5 217	11 528
1879	5 950	4 727	10 677
1878	6 023	4 222	10 245

	Java	Sumatra
Vereinigte Reichspost- und Telegraphenbüreaus	68	21
Eisenbahn-Telegraphenbüreaus	79	—
Telephonanstalten	10	—
im ganzen	157	21

Der Gesammtverkehr auf den Reichslinien beziffert sich auf 398 140 Depeschen in 1882, 383 501 in 1883, 395 433 in 1884 und 399 179 in 1885. — Die Einnahmen betrugen resp. 577 569 fl., 613 125 fl., 631 532 fl. und 623 555 fl. Durch die Staatseisenbahntelegraphen wurden befördert in 1883 7 869, in 1884 13 027 und in 1885 16 621 Depeschen.

Die Unterhaltung und Erweiterung des Telegraphennetzes erforderten in den Jahren 1881—1884 einen Kostenaufwand von resp. 74 481 fl., 78 390 fl., 75 516 fl., 189 849 fl. und 55 914 fl.

Reichstelegraphen Niederländisch-Indiens.

Das Reichstelegraphennetz in Niederländisch-Indien umfasste Ende 1885 5 766 km, wovon 3 629 km auf Java, 2 068 km auf Sumatra und 69 km auf die unterseeische Linie zwischen Java und Sumatra entfielen. Die Länge der Drähte betrug auf Java 5 625 km, auf Sumatra 2 112 km und zwischen Java und Sumatra 69 km; überhaupt 7 806 km.

Dampftramway „Oldampt-Pekela".

In 1886 war während des ganzen Jahres die Linie Winschoten-Pekela-Stadskanaal in Betrieb, sodass die Betriebslänge in diesem Jahre 28,6 km betrug. Das Gesellschaftskapital blieb ungeändert und besteht aus 525 000 fl. Stammaktien und 113 000 fl. Prioritätsaktien. Die Obligationsanleihe wurde infolge der jährlichen Amortisation bis auf 57 000 fl. reduzirt. Die Einnahmen betrugen in 1886: aus dem Personenverkehr 35 745 fl., aus dem Güterverkehr 9 551 fl.; überhaupt 46 981 fl. Die Betriebskosten beziffern sich auf 35 276 fl. = 3,38 fl pro Tagkilometer. Reingewinn 8 814 fl. Hiervon wurden 2 000 fl. für Abschreibungen verwendet und den Inhabern von Prioritätsaktien (113 000 fl.) 6 pCt. Dividende gewährt. Die Baurechnung beträgt 588 851 fl. Für Betriebsmittel sind 101 206 fl. verausgabt.

Schielandsche Tramway (Rotterdam-Hillegersberg).

Auf dieser Linie wurden in 1886 152 862 Personen befördert für 23 768 fl. oder 15,87 Cent pro Reisenden gegen 150 015 Personen für 24 206 fl. oder 16,13 Cent pro Reisenden in 1885. Die Gesammteinnahme betrug 24 600 fl. und die Betriebskosten 16 455 fl., mithin Reingewinn 8 145 fl. Hiervon wurden 2 342 fl. für Abschreibungen und 290 fl. als Zuschuss zu dem Reservefonds verwendet. An Dividende wurden 5¼ pCt. bezahlt.

Rynlandsche Dampftrambahn.

Leiden-Katwyk a/See und Noordwyk-Rynsburg. In 1886 wurden 302 138 Personen befördert für 48 241 fl. gegen 282 334 Personen für 48 866 fl. in 1885. Aus dem Güterverkehr wurden 4 210 fl. vereinnahmt gegen 4 182 fl. in 1885. Der Reingewinn beziffert sich auf 17 973 fl., woran der Antheil der Rynlandschen Dampftrambahngesellschaft 10 390 fl. beträgt. Hiervon wurde den Aktionären eine Dividende von 5 pCt. (9 000 fl.) gewährt.

Amsterdamer Omnibusgesellschaft.

Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden in 1881 14 112 830 Personen gegen 14 192 182 in 1885 befördert. Vorhanden waren 179 Tramwagen und 579 Pferde. Sämmtliche Linien haben eine Länge von 24,746 km, wovon 19,499 km doppelgleisig. Die Gesammteinnahme betrug 1 157 438 fl. Die Dividende pro 1886 beträgt 10 pCt. (8¾ pCt. in 1885 und 10 pCt. in 1884). Die Abgabe an die Gemeinde Amsterdam bezifferte sich auf 69 446 fl., während für Unterhaltung der Bepflasterung zwischen den Gleisen an die Gemeinde eine Summe von 16 696 fl. gezahlt wurde.

Projektirte Eisenbahn auf der Westküste Sumatras.

Nachdem schon seit einer langen Reihe von Jahren stets erfolglose Anläufe zur Anlegung einer Eisenbahn auf Sumatra behufs Erschliessung der dort befindlichen reichen Kohlenminen gemacht worden sind, hat jetzt endlich die Holländische Regierung den Kammern einen Entwurf für eine Eisenbahn auf Sumatras Westküste und die Herstellung einer Hafeneinrichtung an der Brandewynsbaai (Branntweinbai) vorgelegt. Die Bahn soll von der Branntweinbucht über Padang nach Kajvetanam und durch den Pass des Anehgebirges nach Padang Pandjong, von hier aus dann einerseits nach Fort de Kock (als Sitz des Residenten der wichtigste Platz der Padangschen Oberländer) und andererseits nach Moeara Kalaban geführt werden. Dieselbe hat die Bestimmung 1. die allgemeine Entwickelung von Ackerbau, Handel und Industrie auf der Westküste Sumatras durch Verbesserung der Kommunikationswege zwischen den Padang'schen Bovenlanden, Padang und dem neuen Hafen an der Brandewynsbaai zu befördern; 2. insbesondere einen Abfuhrweg herzustellen, wodurch der Anbau der sehr bedeutenden Kohlenfelder an den Ufern des Ombilienflusses*) ermöglicht wird.

Die Quantität der in den Ombilienfeldern vorhandenen Kohlen wird auf etwa 200 Millionen Tonnen geschätzt; allein das an der südwestlichen Seite des Ombilienflusses belegene Soengei Doerianfeld enthält über 93 Millionen Tonnen Kohlen. Jetzt führen zwei höchst beschwerliche Gebirgswege nach den Padangschen Bovenlanden über die Pässe des hohen Barisangebirges, das in geringer Entfernung von der Küste, fast parallel mit derselben sich hinzieht. Die älteste und bei weitem bedeutendste Verbindungslinie ist die, welche durch den Pass des Anehgebirges über Padang Pandjong führt. Der Verkehr durch diesen Pass ist so bedeutend, weil die hinterliegenden Ortschaften die meist bevölkerten und wohlhabendsten Gegenden der Westküste Sumatras bilden. Hier treffen daher alle von dem nördlichen Theil der Bovenlanden kommenden oder dorthin zu transportirenden Personen und Güter zusammen.

Wenngleich die obenerwähnten Wege im besten Stande gehalten werden, so sind dieselben doch unzulänglich. Auf beiden Wegen kommen nämlich infolge der häufigen heftigen und anhaltenden Regenströmen in dem Gebirge Erdabschiebungen und Erdstürze vor, wodurch die Kommunikation wiederholt während mehrerer Tage unmöglich gemacht wird. Durch den Bau einer Eisenbahn wird sich dieser Zustand ändern und auch die ausgedehnten Kohlenfelder an dem Ombilienflusse nutzbar gemacht werden können. Denn die projektirte Eisenbahn gibt das Mittel an die Hand, die Kohlen für einen billigen Tarifsatz von den Bergwerken nach dem Hafen zu transportiren zur Verschiffung nach allen Theilen des Archipels u. s. w.

Die Brandewynsbaai liegt südwärts in der Nähe von Padang, welche Stadt keinen Hafen besitzt. Die für Padang bestimmten Schiffe ankern auf der Rehde unweit der Insel Pisang Gadang, wo sie hinlänglich gegen die nord- und südwestlichen Winde geschützt sind. Jedoch lässt die Kommunikation zwischen Padang und der Rehde viel zu wünschen übrig und eignet sich dieser Ort deshalb nicht als Endpunkt der Eisenbahn und als Verschiffungsort der angefahrenen Kohlen, während die unweit Oedjoeng Batoe Pileh belegene Brandewynsbaai für die einlaufenden Schiffe eine sehr gute Stelle zur Ein- und Ausladung bietet.

Fort de Kock ist die Residenz des Residenten der Padangschen Bovenlanden und das Centrum der dicht bevölkerten Gegend Oud-Agam, und deshalb zweifelsohne die bedeutendste Ortschaft in den Bovenlanden. Der südliche Endpunkt in den Bovenlanden, Moeara Kalaban, liegt etwa 4 km von dem Kohlenfelde entfernt. Eine Eisenbahn würde für diese kleine Strecke sehr kostspielig sein, da sich zwischen dem Kohlenfelde und Moeara Kalaban ein Bergrücken befindet, und es würde daher eine Zahnradbahn erforderlich sein. Mit Rücksicht jedoch auf den Umstand, dass die erwähnte Strecke nur für den Kohlentransport dienlich ist, möchte vielleicht eine Drahtseilbahn genügen.

In dem Anehpass werden zwei Tunnel (280 resp. 140 m lang) erforderlich, während sowohl in als ausser dem Pass mehrere Ueberbrückungen nöthig werden. Die bedeutendsten Ueberbrückungen sind die über die Boeloe- und Padangflüsse in den Benedenlanden und die über die Ravine von Kota Lawas in den Bovenlanden. Die Brücke über den Soengei Boeloefluss wird eine Länge von 100 m haben, vertheilt in vier Spannungen; die Brücke über den Padangfluss soll 70 m lang sein, mit zwei Spannungen, während der Viadukt über die Ravine von Kota

*) Ein Fluss in den Padang'schen Bovenlanden, durch welchen das Wasser des Singkarahs Sees nach dem Indragirifluss strömt, welcher an der Ostküste Sumatras ins Meer mündet.

Lawas eine Länge von 110 m haben wird. Die Bahn soll in Uebereinstimmung mit allen übrigen Indischen (Javanischen) Eisenbahnen (nur die Linie Samarang-Vorstenlanden der Niederländisch-Indischen Gesellschaft macht eine Ausnahme) eine Spurweite von 1,067 m haben und etwa 169 km lang sein, und zwar 71,5 km von dem Hafen nach Padang Pandjong, 23,5 km von Padang Pandjong nach Fort de Kock und 74 km von Padang Pandjong nach Moeara Kalaban. Die Bahn soll als Sekundärbahn betrieben werden.

Um aus der Brandewynsbaai einen vollkommen sicheren Ankerplatz für Schiffe zu machen, soll ein 600 m langes Hafenhaupt gebaut werden, wo die grösseren Schiffe anlegen können und welches in einer Länge von 160 m zu gleicher Zeit ein 13 m breites Kai für die Ein- und Ausladung der Waaren bildet.

Die Baukosten der Eisenbahn sind auf 14 800 000 fl. oder etwa 87 500 fl. pro Kilometer veranschlagt und die Kosten der Hafeneinrichtung auf 1 400 000 fl. Die Bahn und Hafenwerke können innerhalb eines Zeitraums von 5½ bis 6 Jahren fertiggestellt sein.

Amerikanische Mittheilungen.

Hoher Entschädigungsanspruch.

A. Forepough, Cirkusdirektor, hat die Maine Centralbahn in Boston verklagt wegen 30 000 D. Entschädigung aus Veranlassung eines durch Entgleisung entstandenen Unfalls, bei welchem 87 seiner Pferde zu Grunde gingen und vielfache Beschädigungen seiner Sachen entstanden.

Vorlesungen.

Professor A. T. Hardley wird im April und Mai am Harvard College wieder eine Reihe von Vorlesungen halten über „Fragen der Eisenbahnverwaltung“, ein Thema, das er bekanntlich gründlich studirt hat und über welches er in geistreicher Weise zu reden versteht.

Gesetzgebung in Minnesota.

Für diesen Staat ist ein neues Gesetz erlassen, welches sich fast wörtlich anschliesst an das für den Gesammtstaat kürzlich in Kraft getretene Zwischenstaat-Verkehrsgesetz. Die danach eingesetzte „Eisenbahn- und Lagerhaus-Kommission“ besteht jedoch nur aus 3 Mitgliedern. Soweit Abänderungen gegen die Fassung des Gesammtstaat-Gesetzes vorgenommen sind, bezwecken sie eine Verschärfung der Bestimmungen des letzteren gegenüber den Eisenbahnverwaltungen. Wunderbarerweise ist aber — abweichend von dem Gesammtstaats-Gesetz — die Befugniss der Verwaltungen zur Ausgabe von Freifahrtkarten (auch an Nichtbeamte) beibehalten. Dies bringt man im Publikum in Zusammenhang mit den Freifahrten, welche die Gesetzgeber selbst während der Session vielfach geniessen.

Tunnelbahn in Boston.

Der West End Railway Co. in Boston wurde von dem Gesetzgebungskomitee für Eisenbahnen Ende April ein Termin bewilligt zur mündlichen Erörterung ihres Entwurfs zu einer ausgedehnten unterirdischen Bahnanlage in Boston. Bei der Verhandlung wurde ein Gesetzentwurf übergeben, wonach der Gesellschaft das Recht zugesprochen werden soll, Aktien im Betrage von 12½ Millionen Dollar auszugeben, um unter Boston Comon oder Beacon Hill, oder unter beiden Stadttheilen Tunnels anzulegen und dabei den Grund unter allen Geschäftsstrassen zu benutzen. Der „Boston Herald“ hat eine Karte veröffentlicht, welche das ganze anzulegende Bahnnetz darstellt. Von Beaconstreet sollen 5 verschiedene Linien strahlenförmig ausgehen. Die Oberfläche ist sehr hügelig und die Tiefe der beabsichtigten Tunnel beträgt von 3 bis 60 Fuss. Die Gesellschaft soll ermächtigt werden, zur Bewegung der Wagen Elektrizität oder Kabel zu verwenden.

Lehrlingsschulen der Baltimore und Ohio Bahn.

Die Baltimore und Ohio Eisenbahn wendet seit einigen Jahren der theoretischen Ausbildung des Personals des Werkstättendienstes u. s. w. besondere Aufmerksamkeit zu und hat dies gegenwärtig namentlich dadurch bethätigt, dass sie für dieses Jahr 25 000 D. und für die folgenden Jahre je 20 000 D. für die eingerichtete Schule aussetzte.

Ueber die bisher bei letzterer gemachten Erfahrungen, sowie die An- und Absichten für die Folge bringt die „Railr. Gaz.“ ausführliche, beinahe 6 Foliospalten einnehmende Auszüge aus den vom Hauptlehrer Mr. Coler bezw. dem Dezernenten, Dr. Barnard, Assistenten des Präsidenten, erstatteten Berichten, denen wir nachfolgendes entnehmen.

Beim Beginn 1885 wurden, nach Coler's Bericht, 500 Knaben und junge Männer aus den Werkstätten zur Aufnahmeprüfung zugelassen, aber nicht einer davon besass die erforderlichen elementarischen Kenntnisse, um mit Nutzen dem technischen Unterricht folgen zu können, daneben bestand bei ihnen allgemeine Abneigung, sich zu etwas mehr als zu gewöhnlichen Handwerkern auszubilden. Man beschloss daher, 40 daraus Auserwählten in Abendschulen zunächst die nöthigen Vorkenntnisse beizubringen, aber die in der Zeit vom 1. März bis 20. Juni 1885 gemachten Erfahrungen erwiesen dies als ein vergebliches Bemühen. Nur 3 von den 40 hatten einige, aber doch noch ungenügende Fortschritte gemacht.

Vom März 1885 hatte man aber begonnen, zum Eintritt in die grossen Werkstätten zu Mt. Clare nur solche Lehrlinge zuzulassen, welche in der monatlich abgehaltenen Vorprüfung geeignet befunden wurden. Die Anforderungen bei dieser wurden, um die nöthige Zahl Lehrlinge zu bekommen, anfangs sehr niedrig gehalten; nach und nach wurden solche aber gesteigert, so dass gegenwärtig kein Lehrling mehr Aufnahme findet, der nicht in den Umrissen der elementarischen Englischen Zweige bewandert ist, eine gewisse Denkfähigkeit zeigt und sich zu regelmässiger und fleissiger Theilnahme an dem Unterricht verpflichtet.

Der Erfolg dieses Vorgehens war, dass bei Beginn des Schuljahrs, Oktober 1885, schon 30 Lehrlinge als zu weitergehendem Studium geeignet befunden wurden. Geleitet durch die im vorigen Halbjahr gemachten Erfahrungen und unter Benutzung der über ähnliche Schulen Europas vorhandenen Veröffentlichungen richtete Mr. Coler schon besondere Klassen ein für Mathematik, für Lokomotivlehre und für Physik, für Englische Sprache und Geschichte, auch wurde noch eine Klasse für die weitere elementarische Ausbildung jener ersten 40 beibehalten. In dieser Weise erhielten bis Juni 1886 etwa 80 Lehrlinge Unterricht; sämmtliche mussten auch im Zeichnen sich üben. Daneben wurde in den Werkstätten selbst von einem der Unterrichtenden systematische Belehrung über die Eigenschaften der Materialien, über die einzelnen im Gebrauch befindlichen Maschinen u. a. ertheilt, ferner wurde auf geeignete Privatlektüre hingewirkt.

Im letzten Halbjahr zeigten sich bereits erfreuliche Erfolge des bisherigen Vorgehens; bei 70 Schülern, deren Fähigkeiten gut und deren frühere Erziehung nicht gänzlich vernachlässigt war, wurde der Lehrplan erweitert, soweit es die bewilligten Mittel gestatteten. Gelegentlich wurde ausserhalb der Schulzeit ⅓ Stündchen zu geselligem Zusammensein verwendet, so dass Lehrer, Schüler und Besuchende mit einander näher bekannt werden konnten. Hierdurch wirkte man namentlich auf einen gewissen „esprit de corps“ hin.

Der Dr. Barnard, welcher mit einer speziellen Erörterung der Frage über die technische Erziehung in Bezug auf den Eisenbahndienst beauftragt war und zu diesem Zweck die bedeutendsten technischen und Industrieschulen in den Vereinigten Staaten, England und auf dem Festland besucht hatte, hebt in seinem darüber verfassten umfangreichen Berichte u. a. besonders die weitgehenden technischen Unterrichtseinrichtungen in der Schweiz und in Deutschland rühmend hervor und nennt namentlich die technische Schule in Crefeld die beste in Europa; von den bestehenden eigentlichen Eisenbahnwerkstatts-Schulen erwähnt er dagegen (soweit der Auszug ergibt) nichts. Bei der Vergleichung der auswärtigen und der Amerikanischen Verhältnisse bemerkt er: „Es ist eine alte Erfahrung, dass unsere Universitäten, Kollegien, Akademien und hohen Schulen im Ueberflusse junge Männer von vielen theoretischen Kenntnissen und grosser dialektischer Gewandtheit entsenden, welche aber mangels irgend welcher praktischer Erfahrung und Kenntniss verhältnissmässig ohne Nutzen sind für industrielle Zwecke. Aehnliche Klagen werden auch fast allgemein erhoben gegen unsere technologischen Schulen, deren Zöglinge allzu theoretisch ausgebildet werden, wie dies immer der Fall ist, wenn solche Anstalten ohne Verbindung bleiben mit wirklichen Werkstätten. Andererseits ist es sehr schwer, zu irgend welchem Preise Männer zu bekommen, welche höhere Fertigkeit, mechanische Kenntnisse und allgemeine Bildung in solchem Masse besitzen, um sich vortheilhaft zu machen als Vormänner, Hilfsvorsteher und Spezialisten in den verschiedenen technischen Zweigen des Eisenbahndienstes.“ Dr. B. empfiehlt daher seiner Verwaltung sehr dringend, auf dem begonnenen Wege fortzuschreiten und legt auch noch besonderes Gewicht auf die mittelbaren, aus der besseren Erziehung sich ergebenden Vortheile. „Es kann nicht stark genug betont werden“, schreibt er, „dass Unwissenheit der grosse Mittelpunkt ist, von welchem ausgehen: Unmässigkeit, Rohheit, Unmenschlichkeit, Laster, Unzufriedenheit, Ueberhebung und beinahe alle anderen Charaktereigenschaften, welche ein guter Arbeiter nicht besitzen sollte.“

Er gründet hierauf seine Vorschläge zur Erweiterung der bisherigen Schuleinrichtungen, welche namentlich auf Einrichtung mehrerer Klassen, deren oberste zur Ausbildung von Kandidaten für die höheren Beamtenstellen geeignet sein würde, hinauskommen. H.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Haftpflicht des Fiskus als Bauherr für die Handlungen bezw. Verschuldungen seiner Beamten und Vertreter.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Staat hat hier durch den Bauführer C. nicht eine Regierungshandlung, sondern ein ganz innerhalb des civilrechtlichen Bereichs liegendes Geschäft vornehmen lassen, indem er durch ihn einen Bau der Eisenbahn resp. die dadurch veranlasste Herstellung eines Weges bewirkt hat. Insoweit hat aber, was die privatrechtlichen Folgen dieses Verhältnisses zwischen Beiden oder zu Dritten angeht, der durch den Fiskus repräsentirte Staat keine andere Stellung als die ist, welche jeder Privatmann als Bauherr zu dem von ihm beauftragten Bauführer hat. Er ist daher, ganz abgesehen von der Frage, inwiefern ein Auftraggeber, insonderheit eine juristische Person für die Verschuldungen ihres Vertreters haftbar gemacht werden kann, jedenfalls gerade so wie jeder private Bauherr für die Erfüllung aller derjenigen Verpflichtungen verantwortlich, welche vom Gesetz einem Bauherrn auferlegt sind und er kann diese Verantwortlichkeit weder überhaupt, noch auch nur als primäre auf die Schuld seines Bauführers ablehnen. Denn insoweit kommt er, durch den Fiskus repräsentirt, lediglich in seiner vermögensrechtlichen Seite in Betracht und hat sich, da die ihm verliehenen besonderen Privilegien hier nicht platzgreifen, nach den auch für Privatpersonen geltenden Grundsätzen behandeln zu lassen. Hierüber besteht auch, so streitig seine Haftung ist, wenn es sich um das Verschulden seiner Beamten bei der Vollziehung eigentlicher Regierungsakte handelt, kein Streit, und zwar so wenig im Gebiet des gemeinen als des Preussischen Rechts, wofern solches hier etwa nach der eigenthümlichen Lage des Falles für anwendbar erachtet werden müsste." (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 21. Dezember 1886, Rep. 236/86; Preuss. Verw.-Bl. Bd. VIII S. 237.)

---

v. O. **Konzessionspflichtigkeit des Schankwirthschaftsbetriebes auch in einem Bahnhofsgebäude.** Der Restaurateur P. hatte auf dem Eisenbahnhofe zu N. die Schankwirthschaft betrieben, ohne sich im Besitze einer Konzession zu befinden, er hatte jedoch rechtzeitig „mündlich" den Beginn dieses Gewerbes bei der zuständigen Behörde zum Zwecke der Besteuerung angemeldet. Gleichwohl wurde er nicht nur wegen Gewerbepolizei-, sondern auch wegen Gewerbesteuervergehens unter Anklage gestellt. Die Strafkammer verurtheilte in der Berufungsinstanz den Angeklagten wegen des ersten Vergehens, indem sie annahm, dass das Gewerbe der Schankwirthschaft, auch wenn dasselbe in einem Bahnhofsgebäude betrieben wird, gleichwohl gewerbesteuerpflichtig bleibt, erachtete jedoch den Angeklagten des Gewerbesteuervergehens für nichtschuldig, weil die mündlich erfolgte Anmeldung ausreiche, da eine bestimmte Form hierfür nicht vorgeschrieben sei. (Erk. des Kammergerichts in Berlin v. 10. Febr. 1887; Preuss. Verw.-Bl. Bd. VIII Beil. No. 30.)

Kartenwerke.

C. Lehmann's Eisenbahnkarte der Bahngebiete Mitteleuropas ist soeben in neuer (11.) bis auf die Gegenwart berichtigter Auflage nebst zugehörigem Verzeichniss der Bahngebiete Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz im Verlage von Julius Springer hierselbst erschienen.

Dieselbe ist von dem Büreauassistenten im Kursbüreau des Reichspostamts Schultz neu bearbeitet und empfiehlt sich durch praktische Anlage, Klarheit und Zuverlässigkeit. Die verschiedenen Bahngebiete sind durch Farben kenntlich gemacht und mit Nummern versehen, welche auf das der Karte beigegebene Verzeichniss der mit den entsprechenden Nummern bezeichneten Eisenbahnen hinweist. Der Preis der Karte beträgt 1 ℳ 50 ₰, auf Leinwand gezogen und in Leinwanddecke 3 ℳ 50 ₰.

Verschiedenes.

Sechs Bahngesellschaften für 60 km Eisenbahnen.

Die in London erscheinenden „Financial News" berichten, dass die Insel Wight sechs verschiedene Bahnunternehmungen mit 19 Direktoren, 6 Sekretären, 3 Advokaten, 4 Verwaltern, 4 Ingenieuren, 36 Subalternbeamten und 2 Billeteinnehmern besitzt!

Das grösste Eisenbahnnetz der Welt.

Die von der Pennsylvania Railroad in Amerika betriebenen Eisenbahnstrecken, welche 11 920 km umfassen, bilden das grösste Eisenbahnnetz der Welt. Die gesammte Länge der Gleise derselben beträgt 18 870 km. Das gesammte rollende Material dieser Bahn enthält 10 105 Lokomotiven und Fahrzeuge. („Railway Age.")

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 18 für bestimmte Stückgüter beträgt für die Entfernung von 700 km nicht, wie in dem Nachtrag II zum Tarifheft „Theil II" angegeben, 5,70 ℳ, sondern 5,80 ℳ für 100 kg. Letzterer Satz findet vom 1. Juli d. J. ab Anwendung.

Köln, den 18. Mai 1887. (1175)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 23. Mai d. J. wird zum Südwestdeutschen Tarifheft 8 (Baden-Pfälzer Güterverkehr) der Nachtrag I eingeführt; derselbe enthält u. A. Frachtsätze für die Stationen der Höllenthalbahn und einen Ausnahmetarif für Ricinuskuchenmehl.

Karlsruhe, den 21. Mai 1887. (1176)

Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahme - Frachtsätze für Hammeltransporte von Berlin (Lehrter Bahnhof) nach Paris. Für die Beförderung von Hammeltransporten in doppelbödigen Viehwagen von Berlin (Lehrter Bahnhof) nach Paris (Le Bourget) kommen vom 25. Mai d. J. ab folgende ermässigte Frachtsätze zur Berechnung:

Von Berlin (Lehrter Bahnhof) bis Neuss 13,27 ℳ für das qm Bodenfläche der verwendeten Wagen, von Neuss bis Le Bourget (Paris) 205,30 Frcs. für einen doppelbödigen Wagen jeder Grösse.

Magdeburg, den 21. Mai 1887. (1177)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die in den Nachträgen I zu den Heften I bis V des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Freiburg-Wiehre, Himmelreich, Hinterzarten, Hirschsprung, Kirchzarten, Neustadt i. Schw., Posthalde und Titisee treten mit dem 23. d. Mts. in Kraft.

Köln, den 21. Mai 1887. (1178)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 1. Juni 1887 neuen Stils ab wird die Station Jaroslaw der Moskau-Jaroslawer Bahn für den **direkten Flachs- und Hanfverkehr in vollen Wagenladungen** zu 610 Pud (10 000 kg) in die Artikeltarife No. 2 A und 2 B aufgenommen.

Es gelten die für die Station Moskau der Moskau - Brester Bahn bestehenden Tarifsätze und Beförderungsbedingungen unter Zuschlag von

34,58 Kop. bei Flachs, Heede und Werg und
73,59 Kop. bei Hanf und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn)

für 100 kg (6,1 Pud).

In diesen Frachtsätzen sind die Gebühren für Aufladen, Uebergabe und für die Verbindungsbahn in Moskau, sowie für Frachtbriefausfertigung mitenthalten.

Bromberg, den 12. Mai 1887. (1179)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Ausnahmetarife des **Niederländisch-Bayerischen Verbandes** für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholze u. s. w. vom 1. Mai d. J. verzeichneten Frachtsätze der Stationen Eger und Franzensbad gelten unter Aufhebung der jetzt bestehenden Frachtsätze vom 20. d. M. ab auch für die Stationen Eger und Franzensbad der Königlich Sächsischen Staatsbahnen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1 Juli 1887 in Kraft.

Ferner finden die für Utrecht (N. St. B. und N. Rh. B.) vorgesehenen Frachtsätze allgemein auch für Station Utrecht der Niederländischen Centralbahn Anwendung.

Dresden, am 18. Mai 1887. (1180)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von „Cichorienwurzeln, frischen und gedörrten oder getrockneten" von Isières nach Lahr kommt vom 1. Juni l. J. ab im Ausnahmefrachtsatz von 15 Frcs. 13 Cts. pro 1 000 kg zur Anwendung.

Karlsruhe, den 18. Mai 1887. (1181)

Generaldirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 40 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 25. Mai 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 5. Juli cr. werden die Frachtsätze des Ostdeutsch - Ungarischen Verbandtarifs Heft 1, 2 und 3, infolge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer von 3 auf 5 pCt., zum grössten Theile um geringe Beträge erhöht.

Näheres über die Höhe der nach dem vorbezeichneten Termine anzuwendenden Frachtsätze ist in unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Breslau, den 19. Mai 1887. (1182)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Die ausweislich unserer Bekanntmachung vom 28. März l. J. im **Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehr** am 1. v. M. zur Einführung gebrachten Ausnahmetarifsätze der Station Nürnberg (Ostbahnhof) betragen für Petroleum und Naphta vom 1. Juni d. J. an pro 100 kg von Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Hamburg H. und Harburg . . . . 2,20 *M.*
von Lübeck . . . . 2,28 „

Hannover, den 17. Mai 1887. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag VIII zum Tarifhefte VI zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Freiburg-Wiehre, Graben-Neudorf, Neustadt i/Sch., Schiltach, Sinsheim und Titisee der Badischen Staatsbahnen. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 20. Mai 1887. (1184)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Belgischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Höngen, Morsbach und Wirselen der ehemaligen Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Belgien treten mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. an Transitfrachtsätze bis zu den Uebergangspunkten Aachen, Bleyberg Grenze und Herbesthal in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 18. Mai 1887. (1185)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 20. Mai 1887 wird die Güterhaltestelle Kietz des Bezirks Bromberg in die **Staatsbahngütertarife Bromberg-Magdeburg, Elberfeld, Köln linksrheinisch und rechtsrheinisch** einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei der genannten Haltestelle, sowie bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Bromberg, den 16. Mai 1887. (1186)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Da vom 1. Juli d. J. ab die Bahnhöfe Frankfurt a/M. Taunusbahn und Frankfurt a/M. Weserbahn für den Wagenladungsverkehr werden geschlossen werden, so treten die im **Reexpeditionstarif für Flachs etc.** ab Königsberg i/Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen für die genannten Bahnhöfe bestehenden Loco- und Transitsätze mit demselben Tage ausser Kraft.

An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze treten vom 1. Juli d. J. ab neue Frachtsätze in gleicher Höhe nach Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, auf den der Wagenladungsverkehr der geschlossenen Bahnhöfe übergeht.

Bromberg, den 16. Mai 1887. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau - Sächsischer Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Verbandsgütertarif vom 1. August 1884 ein Nachtrag VII in Kraft, welcher ausser Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebs - Reglement und der speziellen Tarifvorschriften einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält. Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandstationen zum Preise von 25 ₰ das Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 17. Mai 1887. (1188)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Juni 1887 n. St. ab wird die Station Jaroslaw der Moskau-Jaroslawer Bahn für den direkten Flachsverkehr in vollen Wagenladungen zu 610 Pud (10 000 kg) in den vom 13. April 1884 n. St. gültigen **Anhang zum Russisch-Böhmischen Flachstarif** aufgenommen.

Es gelten die für die Station Moskau der Moskau-Brester Bahn bestehenden Tarifsätze und Beförderungsbedingungen unter Zuschlag von 54,58 Kop. für 100 kg (6,1 Pud).

Die Gebühren für Aufladen, Uebergabe und für die Verbindungsbahn in Moskau sowie für die Frachtbriefausfertigung sind in den Tarifsätzen mit eingerechnet.

Bromberg, den 15. Mai 1887. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 23. d. M. ab werden die an der neuerbauten Strecke Freiburg i. B.-Neustadt i. Schw. belegenen Stationen Freiburg - Wiehre, Himmelreich, Hinterzarten, Hirschsprung, Kirchzarten, Neustadt i. Schw., Posthalde und Titisee sowie die an der Strecke Hausach-Schiltach belegene Station Halbmeil in den direkten Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn (vom 1. Dezember 1885) aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den genannten Stationen und beim diesseitigen Tarifbüreau zu erfahren.

Karlsruhe, den 20. Mai 1887. (1190)
Generaldirektion.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Juli l. J. erscheint zum Lokalgütertarife Theil II — Heft 1 der Nachtrag XII, welcher nebst den infolge der Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer ab 1. Juli l. J. bedingten Zuschlägen theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Ungarischen Linien mit Wien, Stadlau, Gross-Enzersdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld - Lassee enthalten wird. (1191 RM.)

Die Ausgabe dieses Nachtrages wird besonders kundgemacht werden.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Russisch-Böhmischer Flachsverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Charino der Rybinsk-Bologoje Bahn in den vom 1. Oktober 1886 gültigen Flachstarif mit den folgenden Schnittfrachtsätzen für Flachs, Flachsheede und Werg neu aufgenommen:

Zur Tariftabelle III

Ab Schnittpunkt Wirballen östlich 3,20 *M.* für 100 kg. Für Aufladen und Uebergabe auf den Russischen Bahnen gelten dieselben Gebühren beziehungsweise Vorschriften wie für den Verkehr von den übrigen Verbandstationen der Rybinsk-Bologoje Bahn.

Wien, am 16. Mai 1887. (1192)
Die Centralverwaltung.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband. Die für den Verkehr mit Wien im Tarifhefte No. 1, gültig vom 15/1. 1885, auf Seite 7 bis 22, ferner im Nachtrage I, gültig vom 15/8. 1886, auf Seite 4 bis 9 enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen sowie die in demselben Nachtrage rücksichtlich der Stationen Budapest-Kelenföld, Budapest (S. B.) -Promontor, Budafok, Györ bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 17, weiters die in demselben Nachtrage enthaltenen Ausnahmetarife 19 und 20 werden mit 1. Juli 1887 ausser Kraft gesetzt.

An Stelle dieser Frachtsätze und Bestimmungen treten neue Bestimmungen und erhöhte Frachtsätze in Kraft, deren Einführungstag besonders kundgemacht wird.

Budapest, am 20. Mai 1887. (1193)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Muschelschalen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtermässigungen pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Brünn . . . . . bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2,34 ℳ.
Von Dresden-Elbkai nach Brünn . . . . . 2,62 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 20. Mai 1887. (1194)
Die Betriebsdirektion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband. Das vom 1. Juli gültige Tarifheft II des Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes für den direkten Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen der Linie Wien (exklusive)-Bruck a/L. der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen der Linie Bruck a/L.-Kelenföld und der Ungar. Westbahn andererseits, wird sammt dem dazu gehörigen Nachtrage mit 1. Juli l. J. ausser Kraft gesetzt.

An Stelle dieses Tarifes tritt ein neuer Tarif in Kraft, welcher ausser den — infolge der Erhöhung der Transportsteuer nothwendig gewordenen Modifikationen auch noch Frachterhöhungen enthalten wird.

Das Erscheinen des neuen Tarifes wird noch besonders kundgemacht.

Budapest, am 20. Mai 1887. (1195)
Die Direktion.

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Niederländisch - Ostungarischer Eisenbahnverband. Da die Gebühren für die Arbeitsleistungen bei einer eventuellen Zollrevision bezw. Zollabfertigung an der Deutsch-Niederländischen Grenze in den Frachtsätzen der im obigen Verbande am 1. Mai a. c. zur Ausgabe gelangten Tarife Theil II, Heft II und IV, nicht enthalten sind, so ist behufs Vermeidung von Missverständnissen die diesbezüglich auf Seite 9 des Heftes II resp. auf Seite 4 des Heftes IV angeführte Bestimmung wie folgt abzuändern:

„II. Die Gebühren für Arbeitsleistungen aller Art auf den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen bei Vorführung der Güter zum Zwecke der Zollrevision bezw. Zollabfertigung sind in den direkten Tarifsätzen bereits enthalten, kommen daher nicht mehr besonders zur Erhebung.“

Weiters ist der im Tarifhefte II auf Seite 63 angeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifes 11 für die Refaktion Rotterdam-Apahida in Kategorie b) von 15,20 auf 16,20 ℳ. richtig zu stellen.

Budapest, am 20. Mai 1887. (1196)
Königl. Ung. Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. Juli 1887 tritt der Nachtrag IV zu unserem vom 1. Mai 1883 gültigen Lokalgebühren-Tarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Erhöhung der Transportsteuer.
2. Anderweitige kilometrische Gebührenberechnungs-Tabellen und Stationstarife.
3. Anhang zu den Stationstarifen (Frachtsätze für die Station Csorba).
4. Anderweitige Gebühren für die Ausnahmetarife.
5. Ermässigung der Oderberger Ueberfuhrsgebühr.

Exemplare des Nachtrages sind von unserem Tarifbüreau (Budapest, V. Széchenyi utcza 2) zu beziehen.

Budapest, am 16. Mai 1887. (1197)
Die Generaldirektion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Am 1. Juni 1887 gelangt zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Lokal-Gütertarife der Eisern - Siegener Eisenbahn** der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält ausser bereits am 7. November 1886 eingeführten Ermässigungen des Ausnahmetarifs C für Eisenerz den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.

Exemplare dieses Nachtrags sind auf unseren Stationen unentgeltlich zu haben.

Siegen, den 20. Mai 1887. (1198)
Die Direktion der
Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni l. J. tritt auf den Linien der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen, sowie auf der Arad-Temesvarer Bahn ein neuer Personentarif ins Leben, wodurch die bis dahin gültigen gleichnamigen Tarife sammt Nachträge ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Tarifabtheilung der Kgl. Ung. Staatsbahnen erhältlich.

Budapest, am 18. Mai 1887. (1199)
Die Direktion.

---

4. Submissionen.

Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

60 Stück zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Endperrons, zum Personentransport geeignet,

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2,00 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen“

versehen, zu dem auf

Dienstag, den 7. Juni 1887,
Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 16. Mai 1887. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Es sollen öffentlich verdungen werden:

Lieferung von 15 000 qm Pflastersteinen.

Termin: Sonnabend, den 4. Juni 1887, Vormittags 10 Uhr im Büreau für den Bahnhofsumbau, woselbst Bedingungen einzusehen bezw. für 0,50 ℳ. zu haben sind.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bremen, den 20. Mai 1887. (1201)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung von Eisenbahnwagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

A. in 5 Loosen
- 8 Personenwagen II/III. Klasse,
- 16 Personenwagen IV. Klasse,
- 15 Güterzug-Gepäckwagen,
- 100 bedeckte Güterwagen mit Endperrons und Einrichtung zur Personenbeförderung

B. in 3 Loosen
- 184 vollständige Speichenradsätze,
- 108 vollständige Scheibenradsätze,
- 730 Spiralfedern zu Stoss- und Zugapparaten,

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 6 ℳ. für Wagen und je 1,50 ℳ. für Achssätze bezw. Federn unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Eisenbahnwagen bezw. Achsen und Federn“ zu dem auf

Sonnabend, den 11. Juni d. J.
Vormittags 11 u. 12. Uhr

anberaumten Termin an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 20. Mai 1887. (1202)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege, in zwölf Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 11. Mai bis 14. Juni d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 14. Juni d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 28. Juni d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (1203)

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 41. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Mai 1887.

Dieser Nummer liegt No. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 4. Juni cr.

Inhalt:

Anwendbarkeit der sogen. Amerikanischen Wagen für den Schnellzugdienst in Europa.

Unter dem vorstehenden Titel veröffentlicht der Chefingenieur des Zugförderungsdienstes der Französischen Nordbahn, Banderali, im Novemberheft der „Revue générale de chemin de fer" eine Studie, zu welcher er durch einen Besuch der Amerikanischen Eisenbahnen veranlasst wurde und der wir das nachstehende, unsern Leserkreis interessirende entnehmen.

Die Europäischen Eisenbahnen haben sich mit Ausnahme derjenigen in Württemberg, der Schweiz, Schweden, Norwegen und Russland bislang aus verschiedenen Gründen nicht entschliessen können, allgemein zur Anwendung von Wagen der Amerikanischen Bauart und Anordnung überzugehen, obgleich über deren Werth und Unwerth in den Kreisen Berufener und Unberufener seit lange und eingehend gesprochen und geschrieben worden ist. Und doch ist der Reisende, wenigstens hinsichtlich der allgemeinen Bequemlichkeit besser in einem Amerikanischen Zuge aufgehoben als in einem Europäischen. Es soll jedoch nicht in allgemeinen Redensarten den Amerikanischen Wagen ein Loblied gesungen, vielmehr versucht werden:

1. die verschiedenen Wagensorten zu beschreiben, welche in Amerikanischen Zügen verkehren und — anknüpfend daran — einige Irrthümer zu beseitigen, welche bei uns über dieses vielfach verkannte Material verbreitet sind;
2. zu untersuchen, in welchem Masse und unter welchen technischen Bedingungen eine Europäische Eisenbahngesellschaft, welche neueren Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen und nach langem Bestehen die früher begangenen Irrthümer vermeiden will, im Stande ist, sich die Amerikanischen Gepflogenheiten in der Bauart des rollenden Materials anzueignen, ohne die Gewohnheiten der Europäischen Reisenden ausser Acht zu lassen und die Anforderungen einer weisen Sparsamkeit hintanzusetzen.

1. Arten der Amerikanischen Wagen.

In den Vereinigten Staaten sind die Personen- und Güterwagen allesammt auf Drehschemel gestützt, welche je 2, 3 oder gar 4 Achsen haben. Die langen Wagenkästen sind je nach ihrer Bestimmung eingerichtet, denn es ist ein Irrthum, zu glauben, dass es bei den Amerikanischen Eisenbahnen nur eine Klasse von Reisenden gebe.

Die reichhaltigste Zusammensetzung eines solchen Zuges ist folgende:

An der Spitze steht ein geräumiger Gepäckwagen, dessen Hintertheil nicht selten als Rauchsalon ausgebildet ist, der eine Ausstattung entsprechend unserer ersten, zweiten oder dritten Klasse hat, je nach der geographischen Lage der Strecke und der Art der benutzenden Reisenden. Hinter dem Packwagen folgen nach Bedarf ein, zwei oder drei Wagen der normalen einklassigen Amerikanischen Bauart (standard). Der Kasten hat ohne die Plattform 15 m Länge, fast 50—60 Reisende auf zweisitzigen, gewöhnlich gepolsterten Bänken mit umlegbarer Rücklehne, zwischen denen ein Mittelgang in der Wagenlängsrichtung freigelassen ist. Jeder dieser Wagen enthält einen oder zwei eiserne Oefen, einen Behälter mit Eiswasser und einen Waschraum mit Wasserkloset. In diesen Wagen nehmen die Reisenden Platz, welche den gewöhnlichen Fahrpreis zahlen. Eine lange Reise in diesen Wagen ist sehr ermüdend, obwohl die Freiheit der Bewegung und der Genuss des Eiswassers die Ermüdung mässigen. Der folgende Salonwagen enthält 20—24 drehbare Lehnstühle als Sitze, ist verschwenderisch ausgestattet (die Lehnstühle sind in zwei oder drei Reihen mit Mittelgang angeordnet), hat grosse Lichtöffnungen, Rauchzimmer, Bibliothek, Buffet und Waschraum für Herren und Damen. Die Wagen dieser Art gehören der Pullman- oder anderen Gesellschaften, welche sich neben den Eisenbahngesellschaften gebildet haben. Die Reisenden haben für Benutzung dieser Wagen etwa 1 bis $1^1/_2$ Dollar Zuschlag für den Tag Reisedauer zu zahlen; die Bedienung liegt einem Wagenwärter und einem Farbigen ob. Bei den zwischen Chicago und dem Westen verkehrenden Zügen wird am Tage ein Küchen- und Restaurationswagen eingeschoben, welcher hinsichtlich der Anordnung der Sitze wie die Pullman-Wagen eingerichtet ist und in welchem man die Tagesmahlzeiten für

3,75 bis 5 Frcs. einnehmen kann. Drei Köche und drei oder vier Diener warten auf.

In den Zügen, welche zum fernen Westen (Far-West) fahren, finden wir ferner die Emigrantenwagen mit Lattenbänken, welche Nachts in doppelgeschossige Schlafstellen (ohne Polster) umgewandelt werden können, mit einem Ofen versehen sind und den Familien, welche nach Californien, Colorado und Texas auswandern, billige Fahrpreise bieten. Schliesslich gibt es noch Schlafwagen, welche Nachts an Stelle der Restaurationswagen eingestellt werden, auch besonderen Gesellschaften gehören und in welchen je nachdem ein Zuschlag von 1½ bis 2 Dollars für die Nacht gezahlt werden muss.

Es gibt hiernach in Amerika — und zwar sowohl bei Vollbahnen, als bei Neben- und Schmalspurbahnen — drei Wagenklassen:

1. die I. oder Luxusklasse, in welcher man einen Zuschlag zu zahlen hat, um in einem gemeinsamen, äusserst bequem eingerichteten Salon fahren zu können;
2. die II. oder normale Klasse, mit tarifmässigem Fahrpreise und mittelmässiger Bequemlichkeit, namentlich für längere Reisen. Jede dieser Klassen hat besondere, mehr oder minder geräumige Rauchabtheilungen;
3. die III. Klasse, den Auswandrerwagen.

Restaurations- und Schlafwagen sind dabei als Ergänzungen der erstgenannten beiden Klassen gedacht.

Der gesammte Zugdienst ist einem Zugführer unterstellt, welchem nach Bedarf Bremser beigegeben sind, die — wie er — den ganzen Zug durchschreiten und sich im allgemeinen tadellos verhalten. Im Gepäckraum waltet ein besonderer Beamter seines Amtes, welcher für das Gepäck verantwortlich ist und sich nur um dieses kümmert. Da ausserdem jeder Sonderwagen einen Wagenwärter und mehrere farbige Diener hat, so stehen dem Reisenden in den Amerikanischen Zügen viele Bequemlichkeiten zur Verfügung — wenn er bezahlen kann.

Diese Reiseerleichterungen sind unerlässlich bei Eisenbahnen, welche die einzelnen, endlos von einander entfernten Theile des Amerikanischen Festlandes verbinden, nicht so bei allen Europäischen Bahnen, wohl aber bei diesen auch dann, wenn es sich um internationale Züge, um Reisen zwischen den Hauptstädten der Europäischen Staaten handelt. Der Beifall, den die Wagen der wagons-lits-Gesellschaft in diesen Zügen finden, lässt ermessen, dass die sonst gebräuchlichen Europäischen Wagen für derartige Reisen zu wenig bequem sind. Da die langen Wagen anstandslos verkehren, so sind die Bedenken, welche noch im Jahre 1872 von vielen Technikern gegen die Zulässigkeit der Pullman-Wagen (wegen ihrer Drehschemel) gehegt wurden, gegenstandslos geworden.

Sollten nicht die Europäischen Eisenbahngesellschaften, welche ursprünglich die Drehschemelwagen von ihren Linien in Personenzügen ausgeschlossen haben, sie dann aber als Eigenthum besonderer Gesellschaften zuliessen, noch einen Schritt auf diesem Wege weiter gehen können in Hinsicht ihres eigenen Materials?

2. Anpassung der sogenannten Amerikanischen Wagen an den Schnellzugdienst in Europa.

Dem Vergleich mit zwei aus Amerikanischen Wagen gebildeten Zügen wird die Zusammensetzung des Tagesschnellzuges zwischen Paris und Calais zu Grunde gelegt; diese ist in der Regel folgende: Zugspitze und Zugschluss werden von einem Packwagen gebildet, zwischen diesen laufen 4 Wagen I. Klasse von je 4 Abtheilen und 4 Wagen II. Klasse ebenfalls von je 4 Abtheilen. Dieser Zug ist nachfolgend mit G bezeichnet.

Der eine der in Vergleich zu stellenden Züge aus Amerikanischen Wagen hatte Abtheilwagen mit Seitenwandthüren, der andere Abtheilwagen mit innerem Seitengang und Stirnwandthüren. Diese Züge sind mit L und F bezeichnet. Salonwagenzüge sollen nicht zu diesem Vergleich herangezogen werden, weil deren Räume am wenigsten dem Bedürfniss des Alleinreisens entsprechen und zudem an todtem Gewicht jedenfalls die ungünstigsten sind. Der Vergleich gestaltet sich wie folgt:

	G	F Im Seitengang	L Seitenwandthüren
Zusammensetzung des Zuges	2 Packwagen 4 Wagen I. Kl. 2 Wagen II. Kl.	2 Packwagen 4 Wagen I. Kl. 1 Wagen II. Kl.	2 Packwagen 3 Wagen I. Kl. 1 Wagen II. Kl.
Zahl der Reisenden im Wagen I. Klasse	32	34	42
Zahl der Reisenden im Wagen II. Kl.	40	54	80
Zahl der Reisenden I. Kl.	128	136	126
„ „ „ II. „	80	54	80
Gesammtzahl d. Reisenden	208	190	206
Leergewicht eines Wagens I. Kl.	10 700 kg	19 270 kg	23 100 kg
Leergewicht eines Wagens II. Kl.	8 200 „	23 220 „	20 000 „
Leergewicht eines Packwagens	8 000 „	8 500 „	8 500 „
Leergewicht des Zuges einschl. Packwagen	75 200 „	119 100 „	106 300 „
Gesammtlänge des Zuges	70,324 m	94,940 m	79,280 m
Leergewicht für jeden Platz I. Kl.	334 kg	580 kg	550 kg
Leergewicht für jeden Platz II. Kl.	205 „	430 „	250 „
Leergewicht für jeden Platz überhaupt	285 „	537 „	433 „ *)
Leergewicht des Zuges für jede Achse	4 700 „	4 962 „	5 315 „
Leergewicht des Zuges für den laufenden Meter	1 069 „	1 254 „	1 340 „
Gesammtgewicht des Zuges (einschl. Reisende)	95 760 „	140 760 „	127 720 „
Gesammtgewicht des Zuges für die Achse	5 985 „	5 865 „	6 386 „
Gesammtgewicht des Zuges für den laufenden Meter	1 361 „	1 587 „	1 611 „

Die I. Klasse-Wagen im Zuge F haben Warmwasserheizung, Abort und Wascheinrichtung, sowie eine besondere Rauchabtheilung; letztere ist auch in den Wagen II. Klasse vorgesehen, Abort und Waschtoilette fehlen in diesen. Die Hauptvortheile eines so formirten Zuges sind:

1. freier Verkehr des Zugpersonals durch den ganzen Zug sowie der Reisenden durch den besetzten Wagen; der letztere Vortheil ist nicht ohne unvermeidliche Nachtheile,
2. Trennung der einzelnen Gruppen von Reisenden von einander durch Anbringung von Innengardinen,
3. leichte Zugänglichkeit des Abortes und der Waschtoilette,
4. Erleichterung der Heizung und Ventilation infolge der Anwesenheit der Bahnbediensteten im Innern der Wagen,
5. beliebiger Wechsel des Platzes zwischen der Raucher- und Nichtraucherabtheilung und ausgiebige Beleuchtung aller Räume.

Die I. Klasse-Wagen im Zuge L haben zwischen je 2 benachbarten der 6 Abtheile und von diesen aus, sowie direkt von aussen durch Seitenwandthüren zugänglich, einen Abort mit Wascheinrichtung, welche in dem Wagen II. Klasse fehlen.

Die Frage, ob die Drehschemelwagen in Zug F und L (mit 15 m Kastenlänge) mit einem Mittelbuffer oder den gebräuchlichen beiden Buffern ausgerüstet werden sollen, wird dahin beantwortet, dass auf Linien mit Gleiskrümmungen unter 500 m Halbmesser das erstere System vorzuziehen sei und zwar wegen der Vergrösserung der Beweglichkeit des Zuges sowie Herabminderung des Zugwiderstandes.

3. Schlussfolgerungen.

Die Prüfung der Bedingungen, unter welchen die beschriebenen Züge in Dienst gestellt werden könnten, wird Gelegenheit geben, die Nachtheile derselben hervorzuheben. Die Benutzung der Wagen mit Seitengang wird grössere Bequemlichkeit bieten, als die der Wagen mit Seitenthüren, ohne dass weitere Anstände dem entgegenstehen. Während es sich hier nur um Erörterung der technischen Schwierigkeiten handelt, kann und soll nicht verkannt werden, dass die Sparsamkeitsrücksichten, welche die gegenwärtige Geschäftslage den meisten

*) Abgesehen von den Packwagen.

grösseren Bahnverwaltungen auferlegt, die alsbaldige Einführung der Züge unmöglich machen können.

Todtes Gewicht. Es ist eigentlich nicht das todte Gewicht für jeden Sitzplatz, das hier in Frage kommt, sondern dasjenige für jeden beförderten Reisenden. Bekanntlich besteht aber bei den Reisenden die Gewohnheit, sofern es sich um Abtheile mit einer geringen Platzzahl handelt, diese nur so lange bequem zu finden, als der grösste Theil der Plätze unbesetzt ist. Diese Gepflogenheit ist um so mehr entwickelt, je grösser die Ansprüche der Reisenden an Bequemlichkeit sind, das heisst, je höher die Klasse ist, welche er benutzt. Wird dies beachtet, so ergibt sich in Zügen mit den gewöhnlichen Abtheilwagen sicher auf jeden beförderten Reisenden ein todtes Zuggewicht von 400 kg. Die Neigung, einen Theil der Plätze unbesetzt zu lassen, wird fast ganz verschwinden bei Wagen mit Seitengang — namentlich in Rücksicht auf die bereits aufgezählten Bequemlichkeiten, welche diese bieten. Es kann deshalb bei diesen Wagen sogar eine volle Besetzung in Vergleich gestellt werden und eine solche ergab nach der vorstehenden Tabelle ein todtes Zuggewicht für den gefahrenen Reisenden von 537 kg, also nur 140 kg mehr, als bei dem gewöhnlichen Abtheilwagen. Dieser Unterschied kann zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung vollkommen ausgeglichen werden, wenn in Hinsicht auf das Mehr an Bequemlichkeiten, welches diese Züge bieten, für jedes Billet ein (Luxus-) Zuschlag erhoben wird, wie dies bei den Amerikanischen und Englischen Bahnen, und selbst auf einigen Französischen Linien schon Sitte ist. Bei Wagen mit Seitenthüren gestaltet sich die Frage des todten Gewichts noch erheblich günstiger, da es sich dort für den Sitzplatz — volle Besetzung des Wagens mit Seitenthüren vorausgesetzt — nur um einen Zuwachs an todtem Gewicht von etwa 30 kg handelt. Auch hier wird ein geringer Zuschlag dafür erhoben werden können, dass dem Reisenden I. Klasse neben seinem Abtheil dauernd Abort und Waschgelegenheit zur Verfügung stehen.

Gesammtzuggewicht. An die Lokomotiven würden mit Einführung der neuen Zuggattungen nicht unerheblich höhere Ansprüche gestellt werden, da das Zuggewicht von 96 t auf 141 bezw. 129 t steigt, während die Platzzahl von 208 auf 190 bezw. 206, bei Wagen mit Seitengang, bezw. mit Seitenthüren fällt. Es sind jedoch von dieser Seite keine ernstlichen Schwierigkeiten zu befürchten, da sowohl in England als in Amerika die Beförderung von 140 t schweren Zügen mit grösserer als der hier erforderlichen Geschwindigkeit anstandslos erfolgt.

Die langen Wagenkasten bilden kein Hinderniss der Herstellung, da sie seit lange in den Schlafwagen in Europa, ebenso wie in Amerika üblich sind.

Das Zusammenstellen der Züge bietet hingegen bei den langen Wagen nicht zu verkennende Schwierigkeiten; der Verschiebedienst kann nur unter ausschliesslicher Zuhilfenahme von Weichen (nicht mit Drehscheiben) ausgeführt werden, auch ist es höchst unbequem, eine Verstärkung des Zuges in kleinerem Umfange vorzunehmen. Man wird bei Anwendung dieser Zugsysteme häufiger in die Lage kommen, Doppelzüge ablassen zu müssen — an sehr verkehrsreichen Tagen — als bei dem gegenwärtig gebräuchlichen Systeme. Zur Unmöglichkeit wird aber auch angesichts dieser Sachlage die Einführung der vorgeschlagenen Wagenarten nicht, es wird höchstens die Erhebung eines weiteren besonderen Zuschlages als Ersatz für besondere Aufwendungen gerechtfertigt erscheinen.

Soweit unsere Quelle. Zunächst wird dem mit den Verhältnissen auf Deutschen Eisenbahnen Vertrauten auffallen, dass hier Zuschläge für solche Bequemlichkeiten — als Ausgleich für Mehrausgaben der Bahnverwaltung — in Vorschlag gebracht werden, welche wir in Deutschland als Erforderniss zu bezeichnen gewohnt sind. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Wascheinrichtungen als auch hinsichtlich der Aborte. An diesen Sonderräumen sind unsere Züge — namentlich die schnellfahrenden — so reich, dass wahrlich zu deren Einführung keine Drehschemelwagen erforderlich sind; zudem ist in der Absonderung besonderer Gruppen von Reisenden bei uns so viel geschehen — siehe Einrichtungen für Raucher in der I. Klasse; Nichtraucher in II. und III. Klasse; Frauen in I., II. und III. Klasse — dass auch hieraus ein Bedürfniss zur Einführung anderer Wagensorten nicht abgeleitet werden kann. Auch alles, was zu Gunsten der Heizung, Lüftung und Beleuchtung bei den langen Wagen gefunden wird, bieten die schnellfahrenden Züge in Deutschland in den jetzt gebräuchlichen Wagensorten bereits dar. War Herrn Banderali diese Sachlage bei den Deutschen Eisenbahnen nicht bekannt, als er sich in der Ueberschrift seiner Studie auf den Schnellzugdienst in Europa bezog? Abgesehen von dem unbestrittenen, aber auch bei schweren zweiachsigen und dreiachsigen Wagen erreichbaren ruhigeren Laufe bliebe als einziger, sogenannter Vortheil der Drehschemelwagen hiernach die Freiheit der Bewegung im Seitengange; nun kann man aber diese Freiheit ebensowohl in entsprechend gebauten kurzen Wagen geniessen; d. h. dann, wenn nicht ein anderer Wageninsasse gleichzeitig denselben Wunsch hegt, andernfalls ist es mit dem Ergehen übel bestellt, da ein Ausweichen, namentlich während der Fahrt, wegen der Enge zu unbequem ist. Dem Nachtheile, dass der Reisende im einzelnen Abtheil sich von dem im Seitengange spazierengehenden Reisenden aus einem anderen Abtheil — vielleicht auch gar aus einer niedrigeren Klasse, was für manchen Reisenden die Unbequemlichkeit erhöhen wird — behelligt fühlt, kann ja allerdings durch Innengardinen an den Seitenwand-Abtheilfenstern abgeholfen werden, aber dafür büsst man dann auch an dieser Seite Licht und Aussicht ein. Eigenthümlich ist es zwar, aber darum nicht minder wahr, dass wir Deutsche im Eisenbahnwagen die Abgeschlossenheit lieben, wenigstens in der I. und II. Klasse; je weniger Mitreisenden wir da zugänglich und sichtbar sind, um so angenehmer ist es. Dieser Bedingung genügt aber keine Bauart vollkommener, als die Abtheilwagen. Wenn solche mit Wascheinrichtung und Abort, Nichtraucher-, Raucher- und Damenabtheilen versehen sind, zum Schluss aber Nachts noch Schlafwagen mitgeführt werden, so sind alle Ansprüche des Deutschen Reisenden befriedigt. Die Eisenbahnverwaltungen werden aber trotz der vielen Sonderabtheile in unseren jetzt üblichen kurzen Wagen nicht so viel todtes Zuggewicht, auf jeden Reisenden entfallend, zu fahren haben, als bei wechselnden Verkehrsansprüchen in Zügen mit Drehschemelwagen, da die Eleganz, mit welcher Herr Banderali sich über das erhebliche Mehr an todter Zuglast hinwegsetzt, zu gross ist, als dass sie der Wirklichkeit entsprechen könnte.

Der erheblichen Vortheile, welche die kurzen Wagen für den Verschiebedienst beim Zusammensetzen der Züge und beim Aufstellen unter Dach und Fach bieten, ist dabei noch gar nicht gedacht und doch spielen dieselben eine erhebliche Rolle.

Für den Schnellzugdienst — und nur auf diesen beziehen sich die vorstehenden Ausführungen — kommt aber endlich noch die Dauer der Entleerung eines Wagens um so mehr in Frage, als danach die Dauer der kürzeren Aufenthalte zu bemessen bezw. sobald diese feststeht, deren Werth für den Reisenden zu beurtheilen ist. Dass aber in dieser Beziehung ein Wagen mit 54 Plätzen und 2 Ausgangsthüren erheblich hinter einem solchen mit einer Thür für je 8 Plätze zurücksteht, bedarf keiner weiteren Erörterung. Schrey.

Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau in Budapest.

In der am 9. d. Mts. stattgehabten Generalkonferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wurde der Rechenschaftsbericht des Ueberwachungsausschusses für das Jahr 1886 genehmigend zur Kenntniss genommen. Wir entnehmen diesem Berichte die folgenden Daten:

Abgerechnet wurden an Transporteinnahmen 25 845 547 fl., an Ueberweisungen 33 922 408 fl., an diversen Forderungen 2 698 463 fl., die gesammte Abrechnung beträgt somit 62 466 418 fl. und in Gold 59 695 fl., ferner fremde Währungen 1 820 050 Frcs., 620 020 ℳ, 953 Rbl. Aus der gesammten Abrechnung resultiren Saldi in der Höhe von 2 941 374 fl. Noten, 44 012 fl. Gold, 208 397 Frcs., 257 722 ℳ, 930 Rbl.

An der Abrechnung partizipiren 44 Verwaltungen, welche sämmtlich untereinander mit 4 058 278 Expeditionen im Verkehr standen. Abgerechnet wurde durchschnittlich an Einnahmen pro Expedition und zwar pro Person und Gepäckexpedition 3,96 fl., pro Güterexpedition 7,17 fl. Das Büreau hat 14 Ungarische, 22 Oesterreichische, 4 gemeinsame, die 2 Bosnischen Militärbahnen, die Königlich Serbische Staatsbahn und I. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft bedient und 86 direkte und 34 Lokaltarife, wovon erstere mit 71, letztere mit 79 Nachträgen komplettirt waren, benutzt.

Die der Behandlung unterzogenen Verkehre umfassen:

a) nach Bahnen:
121 Personen-, 215 Militär-, 282 Gepäck-, 152 Eilgut- und 192 Frachtenverkehre, daher zusammen 962 Verkehre;

b) nach Bahnen und Routen:
228 Personen-, 496 Militär-, 719 Gepäck-, 527 Eilgut- und 731 Frachtenverkehre, mithin zusammen 2 701 Verkehre.

Der Revision wurden unterzogen:

201 769 Civil-Fahrkarten-Positionen,
26 522 Militär- „ „
4 938 „ Transports- „
10 233 „ Güterkarten,
248 321 Gepäckscheine für Civilgepäck,
1 922 „ „ Militärgepäck,

1 366 947 Verbandgüterkarten und
362 360 Anschlusskarten.
Ferner wurden geprüft:

22 679	Rechnungen über	Civil-Fahrbillets,
7 064	„ „	Militär- „
2 748	„ „	mit Register expedirte Militärtransporte,
5 958	„ „	mit Frachtkarten expedirte Militärgüter,
32 370	„ „	Civilgepäck,
1 177	„ „	abgefertigtes Militärgepäck,
122 960	„ „	abgesandte und angekommene Civil-Eilgüter,
395 829	„ „	abgesandte und angekommene Civil-Frachtgüter.

Fehlinstradirungen wurden nach 711 Güterkarten behandelt, dann 5 007 mangels Erläuterungen und 7 270 Rückvergütungsansuchen der Erledigung zugeführt.

Publizirt wurden 13 Dienstvorschriften, 246 Cirkulare und 145 Verzeichnisse über Frachtpreis-Ermässigungen.

Der Korrespondenzdienst umfasste: 15 245 Stück mit 21 846 Expeditionen, ausserdem wurden 5 527 Büreauschreiben behandelt.

Der Personalstand zählt mit Ende Dezember 1886: 54 Beamte, 46 Diurnisten und 16 Diener d. i. zusammen 116 Personen. Die Personal- und sachlichen Kosten betragen 136 755 fl., hiervon ab die Empfänge mit 18 505 fl., verbleiben Nettoauslagen 118 250 fl. Die Gesammtkosten des Büreaus bilden 0,452 pCt. der Gesammt-Transporteinnahmen.

Der mit weiteren reichen Daten versehene Bericht schliesst mit folgendem:

„Bekanntlich hat die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Mitte 1886 ihren Austritt aus beiden Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreaus mit Wirkung auf den 1. Januar 1887 angemeldet und gleichzeitig ihre Geneigtheit ausgesprochen, auf neuer Basis wieder in Verhandlung treten zu wollen.

Die gemeinsame Direktorenkonferenz nahm die Kündigung zur Kenntniss und richtete an die genannte Verwaltung die Einladung, eventuell auf die Umgestaltung der Büreaus abzielende Vorschläge vorzulegen.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen legte hierauf einen Statutenentwurf vor, welcher nach Vornahme einiger Aenderungen in der am 28. Dezember 1886 abgehaltenen Konferenz der Gesammtheit der am Budapester Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau betheiligten Verwaltungen auch für dieses Büreau acceptirt wurde.

Hierauf folgte in wiederholten Sitzungen der Kontrolchefs der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Durchberathung einer neuen Instruktion, welche auch in der am 3. Februar l. J. in Wien abgehaltenen ersten Generalkonferenz acceptirt wurde.

In dieser Generalkonferenz wurde weiter beschlossen, die Ueberwachungsausschüsse der beiden Centralabrechnungsbüreaus mit der Ausarbeitung und Einbringung der Vorlagen für die Spezialkonferenz zu betrauen.

Wir sind eben mit den bezüglichen Vorarbeiten beschäftigt, und sobald wir in der Lage sind, unsere Vorschläge zu erstatten, werden wir an die Einberufung der ersten Spezialkonferenz gehen und wird es derselben obliegen, die von der Generalkonferenz im Prinzip genehmigte Neuorganisation des Büreaus zu realisiren.

Und so sehen wir im Laufe des Jahres 1887 einer umfassenden Umgestaltung des Büreaus entgegen.

Geehrte Herren! In Erfüllung der uns gemäss des Artikels 5 des Statuts zukommenden Verpflichtung übergeben wir hiermit unsern Bericht und überlassen es Ihrer geneigten Beurtheilung, zu entscheiden, ob unser unablässiges Bemühen, die am Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau betheiligten Verwaltungen sowohl in meritorischer als ökonomischer Hinsicht nach Möglichkeit zufrieden zu stellen, einen Erfolg aufzuweisen hat."

Im Anschluss an die erwähnte Konferenz fand die nach dem neuen Statut einberufene Konferenz der Theilnehmer statt und wurde in derselben das neue Statut für das Central-Abrechnungsbüreau, der Kostenanschlag, der Schlüssel bezüglich der Kostenvertheilung und die Dienstordnung für das Personal genehmigt. Der Amtssitz des Büreaus wird mit 1. November d. J. nach Szegedin verlegt. In den Verwaltungsausschuss wurden die nachfolgenden Verwaltungen gewählt: die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, gleichzeitig als vorsitzende Verwaltung; die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft, die K. K. priv. Südbahn, die Ungarische Nordostbahn, die Ungarische Westbahn, die Budapest-Fünfkirchener Bahn, die Vereinigte Arader und Csanader Bahn, die K. K. Oesterreichische Staatsbahn, die K. K. priv. Carl-Ludwigbahn. Zum Chef des Büreaus wurde der bisherige bewährte Leiter dieses Büreaus Oberinspektor Franz Benedikt einstimmig gewählt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Eisenbahnbudget pro 1887 im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Die Verhandlungen über dieses Budget gaben den Abgeordneten vielfache Gelegenheit zu Angriffen gegen den früheren Handelsminister wegen der angeblichen Missgriffe bei der Verstaatlichungsaktion und den geforderten Nachtragskredit von 5 368 000 fl. für die Staatsbahnen, andererseits aber auch zur Vorbringung von Wünschen und Forderungen, zumeist lokaler Natur, rücksichtlich der Konzessionirung von neuen Linien, der Beschleunigung des Baues von solchen und der theilweisen Aenderung des Tarifsystems der Staatsbahnen, sowie auf die diesbezügliche Einflussnahme bei den Privateisenbahnen. Der Handelsminister Marquis v. Baquehem setzte die Entstehung der vorerwähnten Nachtragskredite auseinander und entschuldigte die verspätete Vorlage des Gesetzes, ferner legte er jene Kontrolmassregeln dar, welche er behufs Einhaltung des Präliminare beim Staatseisenbahnbetriebe seit seinem Amtsantritte theils eingeführt, theils eingeleitet hat. (Seine Rede folgt weiter unten im Auszuge.) Andererseits beantwortete er die vorgedachten Forderungen in thunlichst erschöpfender Weise, indem er die hierüber veranlassten oder noch zu veranlassenden Massnahmen besprach. Das Budget des Handelsministeriums und das Gesetz über die Nachtragskredite wurden auch und zwar mit denjenigen Resolutionen angenommen, welche im Berichte in No. 24 d. J. S. 226 mitgetheilt wurden. Ausserdem wurde folgende Resolution gefasst: „Die K. K. Regierung wird aufgefordert, die Frage in reifliche Erwägung zu ziehen, ob nicht im Interesse des Reiches und um thatkräftigst das Gemeinwohl und somit die Steuerkraft der durch Abgaben bereits überbürdeten Bevölkerung zu heben, es zweckmässig wäre, eine ausschliesslich zu Investitionszwecken zu verwendende entsprechende Anleihe behufs Herstellung der als dringend anerkannten Eisenbahn-, Hafen- und Kanalbauten, sowie zur Unterstützung der Flussregulirungen aufzunehmen und mit thunlichster Beschleunigung darüber dem Hause Bericht zu erstatten, eventuell eine diesbezügliche Vorlage zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen."

Der Oesterreichische Staatseisenbahnbetrieb und die Nachtragskredite.

Die hierüber vom Handelsminister Marquis von Baquehem gehaltene Rede lautet auszugsweise wie folgt: Bezüglich der Nachtragskredite erlaube ich mir wieder darauf hinzuweisen, dass der Staatsbetrieb ein Geschäft ist, welches, wie jedes andere, von Konjunkturen abhängt, und dass die Vorkommnisse, welche zu dieser Regierungsvorlage führten, in dem Uebergangszustande, in den Entwickelungsstadien, als welches sich die ersten Jahre des Staatsbetriebes darstellen, ihre Erklärung finden. So war das Jahr 1881 noch ein Geschäftsjahr der Elisabethbahn, und auch später kamen wir vielfach in die Lage, auf Grund von Präliminarien arbeiten zu müssen, die nicht von uns, sondern von den vorangegangenen Privatverwaltungen unter anderen Voraussetzungen und anderen Verkehrsbedürfnissen aufgestellt worden waren.

Die ganze Einrichtung des Staatsbetriebes und namentlich die Einrichtung des Kontroldienstes bei demselben war zudem anfänglich eine offene Frage. Für die Behandlung des Verrechnungswesens waren im Anfange keine ausdrücklichen Vorschriften gegeben, und es blieb dem Handelsministerium, in dessen Hand sich jene Agenden dazumal konzentrirten, die Lösung des Problems vorbehalten, ob und inwieweit die für die übrigen Zweige des Staatshaushaltes geltenden Normen auch auf den Staatsbetrieb Anwendung zu finden haben, ob und welche neue Normen diesfalls geschaffen werden müssten. Bei den Bahnen bestanden die Einrichtungen, wie sie für Privatbahnen gelten. Die erste Organisation war auch eine solche, dass man sich hierbei thunlichst an die Einrichtungen anlehnte, die für Privatbahnen bestehen. Dass diese Tendenz vorwaltete, geht namentlich aus § 2 des Organisationsstatuts vom 26. Februar 1882 hervor. Es war nämlich bei Wiederaufnahme des Staatsbetriebes das Verlangen gestellt worden, dass der Staat eisenbahnmässig verwalte, dass er die bezüglichen Normen den Privatbahnen entlehne, dass sich die Gebahrung des Staatsbetriebes von der gesellschaftlichen Gebahrung nicht unterscheide. Durch die Aufstellung dieser Forderungen wollte man die Gefahr beseitigt wissen, der Staatsbetrieb könnte an den für gesellschaftliche Operationen etwa minder passenden schwierigen

Kontrolformen ein Hinderniss finden. Der Betrieb sollte nicht weniger koulant geführt werden, er sollte nicht weniger aktionsfähig sein, als er es in Händen der Gesellschaften war. Die Besorgniss waltete ob, man könnte bezüglich der Leichtigkeit der Betriebsführung einen Misserfolg erleiden. Dies zu vermeiden, erschien damals als das höchste Problem, dem sich anfänglich andere Momente unterordneten, und in dem Bestreben, dieses Ziel zu erreichen, hat man den budgetmässigen Formen weniger Gewicht beigelegt. Ich kann es unter diesen Umständen immerhin als Erfolg bezeichnen, dass wenigstens nach der anderen von mir angedeuteten Richtung Klagen und Beschwerden nicht laut wurden, und dass es in der That gelungen ist, den Betrieb gleich anfänglich so zu führen und den Uebergang so zu gestalten, dass weder das Publikum, noch der Verkehr, noch die Geschäftswelt es zu ihrem Nachtheile empfinden mussten, dass der Betrieb aus den Händen der Gesellschaft in die Hände des Staates übergegangen war.

Der Minister besprach hierauf die einzelnen Posten der Budgetüberschreitungen von 1881—1885. Es sei in Betracht zu ziehen, dass man das Präliminare für die Transversalbahnen eigentlich ohne eine genaue Kenntniss der Betriebserfordernisse verfassen musste, so komme es, dass für die Staatsbahnen in Galizien im Jahre 1885 ein Ueberschuss von 233 600 fl. präliminirt war und sich ein thatsächlicher Abgang von 807 630 fl. ergeben habe. Für das Jahr 1886 sei nun bei den Galizischen Staatsbahnen derselbe Erfolg, das ist ein Abgang in abgerundetem Betrage von 878 600 fl., in Aussicht genommen gewesen, der Erfolg habe aber einen Ueberschuss von 382 638 fl. ergeben. Wenn nun pro 1887 gleichfalls wieder ein Abgang von 517 830 fl. bei den Galizischen Transversalbahnen präliminirt wurde, so wäre diese vorsichtige Präliminirung aus folgenden drei Gründen angezeigt. Die Transversalbahnen hatten im Jahre 1886 infolge der Manöver Mehreinnahmen zu verzeichnen, auf die im Jahre 1887 nicht zu rechnen ist. Die Eröffnung der Linie Stry-Munkacs wird voraussichtlich die Einnahmen der Transversalbahnen vermindern, und endlich wird das Jahr 1887 mit der Herauszahlung aus den fertiggestellten Tarif-Kartellabrechnungen mit der Lemberg-Czernowitzer und Carl-Ludwigbahn belastet sein. Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1886 sei bereits im Monate Mai fertiggestellt worden (s. No. 39 S. 361 d. Ztg.) und sei nach Inhalt desselben für das Jahr 1886 kein Betriebsabgang zu beklagen, vielmehr habe das Jahr 1886 ungeachtet mancher düsteren Vorhersagungen sich gegen das Finanzgesetz um 1 247 771 fl. günstiger gestellt. Uebergehend auf die Vorkehrungen zur Verhinderung solcher Ueberschreitungen für die Zukunft bemerkt der Minister unter anderm folgendes: Jetzt, wo das Uebergangsstadium vollendet ist, ist es auch ermöglicht, dass die allgemeinen Normen über die Gebahrung im Staatshaushalte auch auf den Staatsbetrieb volle Anwendung finden. Diese Normen involviren die Handhabung aller jener Kontrolvorschriften, wie sie bei den übrigen Zweigen des Staatshaushaltes bestehen, und es wird nur in jenen Fällen und in jenem Ausmasse eine Ausnahme stattfinden, in welchen die besondere Eigenart dieses Dienstzweiges es erheischt. Dabei wird die Herbeiführung einer weiteren Uebereinstimmung bezüglich der Buchführung noch fachmännisch studirt.

Was die Resolutionen betrifft, die der Budgetausschuss dem Hause vorschlägt, so steht die Regierung auf dem Standpunkte, dass sie bemüht sein wird, den in diesen Resolutionen zu Tage getretenen Anschauungen, insbesondere dem Wunsche nach Aufstellung eines klaren und durchsichtigen Präliminares, Rechnung zu tragen.

Aufgabe der Staatseisenbahn-Verwaltung wird es nunmehr sein, die erhöhte Bedachtnahme auf die budgetmässigen Formen in Einklang zu bringen mit dem auch in Hinkunft wohl zu beachtenden Gesichtspunkte, dass der Staatsbetrieb eines gewissen Masses von Beweglichkeit, wie solche den Privatbahnen gesichert ist, nicht entbehren kann, wenn derselbe die grossen volkswirthschaftlichen Aufgaben erfüllen soll, die nach wie vor die leitenden Maximen seiner Geschäftspolitik zu bilden haben.

Die Bahnlinie Hannsdorf-Ziegenhals.

Dieselbe verdient wegen ihres Anschlusses an die Bahnen des Auslandes von den übrigen in der Budgetdebatte berührten Bahnen besonders erwähnt zu werden. Ueber dieselbe äusserte sich der Handelsminister wie folgt: Es ist unsererseits, insoweit es sich um den Oesterreichischen Theil der Strecke Hannsdorf-Ziegenhals handelt, kein Anstand vorhanden, dass der konzessionsmässige Eröffnungstermin eingehalten werden wird. Bezüglich der Preussischen Theilstrecke ist die gleiche Hoffnung auszudrücken, nachdem die Konzession kürzlich ertheilt wurde. Was die Strecke Lindewiese-Reichsgrenze betrifft, so ist die Projektsvorlage veranlasst worden und wird sonach die fachmännische Prüfung des Rentabilitätskalküls durch ein Fachorgan der Generalinspektion vorgenommen werden. (Die vorerwähnte von der Preussischen Regierung der Lokaleisenbahn-Gesellschaft ertheilte Konzessionsurkunde wurde im „C.-B. f. E. u. D.“ No. 57 d. J. publizirt.)

Das Oesterreichische Lokalbahngesetz.

Zur diesfälligen Mittheilung in No. 39 S. 361 d. Ztg. ist nachzutragen, dass der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses seinen Bericht über die zwei Regierungsvorlagen, betreffend die Regelung des Lokal-Eisenbahnwesens, vorgelegt hat. Der Bericht legt dar, dass der Ausschuss nicht in der Lage war, jetzt noch, vor Schluss des Sessionsabschnittes über die wichtige Prinzipienfrage der zwangsweisen Benutzung nichtärarischer Strassen, sowie über die Abgrenzung des Begriffes der Strassenbahnen von den Lokalbahnen, schlüssig zu werden. Da andererseits die dem Bahnbaue günstige Frühjahrszeit es nicht gestattete, die seit Anfang des laufenden Jahres bestehende Lücke in Bezug auf gewisse durch die Regierung den Lokalbahnen zu gewährende Zugeständnisse über die Parlamentsferien hinaus zu belassen, so entschloss sich der Ausschuss, die betreffenden Bestimmungen aus den Vorlagen herauszugreifen und dieselben in Form eines besonderen Gesetzes mit der Geltungsdauer bis 1890 zur Beschlussfassung vorzulegen. Hierdurch soll dem dringenden öffentlichen Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen, zugleich aber für den Ausschuss die nöthige Musse zum Studium der anderweitigen Theile der Regierungsvorlage geschaffen werden. Aus den diesem Berichte in letzter Zeit vorangegangenen Berathungen sind folgende Beschlüsse resp. Fassungen der in den Regierungsvorlagen formulirten Bestimmungen hervorzuheben. (Die Artikel 1—6 wurden schon in den frühern Mittheilungen besprochen.)

Art. 7 bestimmt, dass in Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden Lokalbahnen und der vom Staate garantirten Eisenbahnen, welche in vom Staate betriebene Hauptbahnen einmünden, von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der betreffenden Unternehmung für die Mitbenutzung bestehender Anlagen der Hauptbahn und für den in den Anschlussbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgten Stationsdienst abzusehen ist.

Art. 8 stellt die Interessentenbeiträge als Vorbedingung für staatliche direkte Hilfe fest und wurde hierzu folgende Resolution gefasst:

„Die Regierung wird aufgefordert, die Frage der prinzipiellen Regelung der Finanzirung von Lokalbahnen unter Festhaltung einer Betheiligung des Staates, der Länder, Bezirke, Gemeinden und der sonstigen Interessenten, und unter eventueller Berücksichtigung des Annuitätenprinzips in reifliche Erwägung zu ziehen und eine entsprechende Gesetzvorlage einzubringen.“

Art. 9 behält der Staatsverwaltung das Recht vor, die Lokalbahn zu den in der Konzessionsurkunde festzusetzenden Bedingungen einzulösen, und legt den Lokalbahnen die Verpflichtung zum Abschlusse von Péageverträgen mit der Staatsbahnverwaltung auf.

Art. 10 lautet: „Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf Oesterreichische Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung ... gesichert erscheint.“ Nach längerer Debatte wird sodann der folgende neue Artikel als Artikel 11 angenommen: „Die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage von Lokalbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint. Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenutzung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden festzustellen. Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenutzung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten. Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheiles, sowie etwaige durch die fragliche Benutzung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Lokalbahn-Unternehmung. Andere öffentliche Strassen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Lokalbahnen in Anspruch genommen werden.“ Schliesslich wird der Artikel 12 in folgender Fassung angenommen: „Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. Dezember 1890.“

Erhöhung der Staatsgarantie der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

Auch für die Oesterreichischen Linien dieser Bahn (siehe No. 39 S. 361 d. Ztg.) wurde von der K. K. Oesterreichischen Regierung eine diesfällige Gesetzesvorlage eingebracht. Dieselbe begehrt die Ermächtigung für ein von der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn aufzunehmendes 4 pCt. in Silber verzinsliches Prioritätsanlehen von 11 400 000 fl. die Staatsgarantie von 481 410 fl. zu gewähren. Bei Annahme eines Begebungskourses von 87 pCt. würde sich der Erlös auf 9 900 000 fl. stellen, wovon 2 755 000 fl. zur Rückzahlung von Vorschüssen des Staates und der Rest für Investitionen verwendet werden soll

Nebst diesem Anlehen, welches blos für die Oesterreichische Strecke kontrahirt werden soll, ist ein garantirtes Anlehen von 2 200 000 fl. Silber für die Ungarische Strecke geplant, bezüglich dessen die Vorlage an den Ungarischen Reichstag bereits ergangen ist.

Sanirung der Mährischen Grenzbahn.

Dem Verwaltungsrathe ist ein Erlass des Handelsministeriums zugekommen, welcher die Regelung des Verhältnisses der Gesellschaft zu den Prioritätsgläubigern behandelt. Der Erlass ist ziemlich umfangreich; im ersten Theile wird die Situation der Gesellschaft beleuchtet, im zweiten Theile werden in allgemeinen Umrissen die Ansichten der Regierung über den allenfalls einzuschlagenden Weg zur Sanirung entwickelt. Die Schwierigkeiten, welche schon im vorigen Jahre der Einlösung der Prioritätenkoupons im Wege standen, durch einen Vergleich aber beseitigt wurden, sind hauptsächlich auf zwei Ursachen zurückzuführen: erstens auf den Tilgungsplan, welchem die 5 pCt. Verzinsung zu Grunde liegt, und zweitens auf den Restkoupon. Was den Tilgungsplan betrifft, so wird die Tilgungsquote naturgemäss von Jahr zu Jahr eine grössere; bliebe es bei den jetzigen Verhältnissen, dann würde vom Jahre 1915 an der Fall eintreten, dass der aus der Staatsgarantie fliessende Ertrag ungeachtet der reduzirten Verzinsung für die Amortisation nicht ausreichen würde. Das zweite Hinderniss für die finanzielle Konsolidirung bildet der Restkoupon, welcher seit dem Jahre 1880 ausgegeben wird und seitdem nur zweimal eingelöst wurde. Dieser Koupon, welcher auf Einen Gulden lautete, repräsentirt eine nur gestundete, gegen achttägige Kündigung des Kurators jederzeit fällige Schuld. Der Betrag der cirkulirenden Koupons beläuft sich auf etwa 500 000 fl., eine Schuld, welche bei Aufrechthaltung des jetzigen Verhältnisses konstant wachsen müsse, ohne dass Aussicht vorhanden wäre, die Schuld je abzutragen. Der Minister erklärt sich bereit, die Sanirung zu unterstützen, insoweit dies ohne eine über den Rahmen des bestehenden Garantieverhältnisses hinausgehende finanzielle Verpflichtung des Staates möglich ist. Nach der Ansicht der Regierung wäre die dauernde Feststellung einer 4 pCt. Verzinsung der Prioritäten und die Auflassung des Restkoupons anzustreben. Nach den Berechnungen, die im Handelsministerium gemacht wurden, würde die 4 pCt. Verzinsung sammt der Tilgung für die ganze restliche Amortisationsdauer eine Annuität von 329 000 fl. erfordern. Da die Staatsgarantie sich auf 336 000 fl. beläuft, so würde diese Annuität vollständig gedeckt sein, und es würde überdies noch ein Betrag verbleiben, aus welchem gewisse kleine Erfordernisse bestritten werden könnten. Um dies zu erlangen, wäre entweder eine Konvertirung der Prioritäten oder die Abänderung des Tilgungsplanes vorzunehmen. Was die in Cirkulation befindlichen Restkoupons betrifft, so empfiehlt die Regierung, dieselben aus dem Verkehr zu ziehen und den Prioritätsbesitzern als Entgelt neu zu kreirende Prioritätsaktien in einem zu vereinbarenden Verhältnisse auszufolgen. Insolange aber eine neue Vereinbarung mit den Prioritätsbesitzern nicht erzielt ist, sollte eine weitere baare Einlösung von Restkoupons, wie es bisher zweimal der Fall war, jedenfalls unterbleiben, vielmehr sollten die disponiblen Gelder, welche jetzt dem Spezialfonds des Kurators zufliessen, zurückbehalten werden, um im Falle der Unzulänglichkeit des Erträgnisses für die Einhaltung des Tilgungsplanes verwendet zu werden. (Die Tilgung erfolgt, nebenbei bemerkt, nicht im Wege der Verloosung und Einlösung zum Nominale, sondern im Wege des börsenmässigen Ankaufes von Prioritäten.) Sollte von der Ausgabe neuer Restkoupons nicht abgesehen werden können, dann würde es sich auch empfehlen, denselben sofort eine ganz andere Fassung zu geben. Der Handelsminister empfiehlt schliesslich die Vorschläge der Erwägung des Verwaltungsrathes und fordert ihn auf, mit dem Prioritätenkurator in Verhandlungen einzutreten, um womöglich noch vor dem nächsten Fälligkeitstermine (demnach vor dem 1. September 1887) zu einer Vereinbarung und zur Ordnung der finanziellen Lage zu gelangen. Der Verwaltungsrath wird im Laufe der nächsten Woche zu einer Sitzung zusammentreten, um über die nun einzuleitende Aktion zu berathen.

Der Transport von Getreide alla rinfusa.

Ueber diese Transportart fand in der Tarifkommission des Ungarischen Kommunikationsministeriums eine Berathung statt.*) In der hierüber geführten Debatte wurden die Schwierigkeiten hervorgehoben, welche den Transport von unversacktem Getreide behindere und es wurden die zu deren Beseitigung erforderlichen Einrichtungen besprochen. Die Tarifkommission erklärte die Getreideversendung alla rinfusa nach allen jenen Stationen für wünschenswerth und durchführbar, in welchen die Ausladung durch Elevatoren bewerkstelligt wird, ferner im direkten überseeischen Verkehre, bei welchem diese Versendungsart nur geringe Kosten beanspruchende Einrichtungen erfordert. Die Kommission hält es ferner für wünschenswerth, dass diese Versendungsart im Verkehre mit Budapest, Wien, den Schweizer und Süddeutschen Plätzen, ferner mit allen jenen Industrie-Etablissements ermöglicht werde, welche Getreide und Raps verarbeiten und eine direkte Schienenverbindung mit den Bahnhöfen besitzen. Gegenwärtig ist diese Versendung in den Stationen Budapest, Steinbruch, Rákos und Fiume in Anwendung. Minister B a r o s s äusserte sich, dass er dieser Versendungsart eine grosse Wichtigkeit beimesse und die hierfür erforderlichen Einrichtungen bald zu treffen gedenke; weshalb er sich mit dem Oesterreichischen Handelsminister ins Vernehmen setzen und die Ungarischen Staatsbahnen anweisen werde, hierüber mit denjenigen Bahnverwaltungen zu verhandeln, bei denen die Einführung des Getreidetransportes alla rinfusa seitens der Tarifkommission für wünschenswerth erachtet wurde.

*) Ueber die Petition der Wiener Frucht- und Mehlbörse an das Oesterreichische Handelsministerium betreffend den Getreidetransport alla rinfusa siehe No. 37 S. 344.

Beschränkung der Haftpflicht nach Ausspruch der Sachverständigen. (Präjudizialfall.)

Der K. K. Oesterreichische Oberste Gerichtshof hat durch Urtheil entschieden, dass über die im § 67 des B.-R. vorgesehene besondere Beschränkung der Haftpflicht in einem diesfälligen Rechtsstreite gegen die Eisenbahn der Ausspruch der Sachverständigen über die Beschaffenheit der Sache für den Richter massgebend ist. — In der Begründung wird ausgeführt, dass die auf dem fraglichen Transporte beschädigten Steinplatten von 220 cm Länge und 114 cm Breite, dagegen in einer Stärke von blos 2 cm, daher dünne Steinplatten von verhältnissmässig grösserer Ausdehnung zu den leicht zerbrechlichen Gegenständen gehören; dies wird nicht nur durch die Erfahrungen des täglichen Lebens, sondern auch durch den Ausspruch der vernommenen Sachverständigen bestätigt. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, dass diese von ihnen Grauwackekalkplatte, nicht wie in der Klage als Marmorplatte bezeichnete Sendung zu den im § 67 b des B.-R. bezeichneten zerbrechlichen Sachen zuzuzählen ist, für deren Beschädigung die Eisenbahn nicht aufzukommen hat. Ein Verschulden derselben konnte der Kläger nicht nachweisen, vielmehr fällt ihm nach dem Ausspruche der Sachverständigen eine unzweckmässige Verpackung zur Last; gegen die letztere hat er auch keine Bedenklichkeits- oder Verwerflichkeitsgründe geltend gemacht, dem die Fracht aufnehmenden Beamten liegt auch nicht die Pflicht ob, die Verpackung zu beanstanden. Die Abweisung des Entschädigungsanspruches ist daher gerechtfertigt.

Die Frühjahrssession des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes.

Dieselbe fand am 20. Mai d. J. unter Vorsitz des Präsidenten Freiherrn v. C z e d i k statt. Von den auf der Tagesordnung stehenden Gegenständen wurden zunächst die „Mittheilungen über die seit der letzten Session getroffenen Verfügungen“, welche sich zumeist auf die Durchführung der in der letzten Session des Staatseisenbahnrathes gefassten Beschlüsse bezogen, von der Versammlung zur Kenntniss genommen. Von Seite der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen werden sodann einige nachträgliche A e n d e r u n g e n d e s W i n t e r f a h r p l a n e s 1886/87 und des S o m m e r f a h r p l a n e s p r o 1887 mitgetheilt, welche von der Versammlung gutgeheissen werden. Bezüglich der Winterfahrordnung 1887/88 wurde von Seite der Generaldirektion die Mittheilung gemacht, dass der um 9 Uhr Abends von Wien abgehende Expresszug aufgelassen werden soll, dass diesbezüglich bereits mehrfache Verhandlungen geführt wurden und noch im Zuge sind. Von Seite des Fahrordnungskomitees wird Werth darauf gelegt, dass ein von Wien Nachmittags abgehender Kourierzug bestehe, und weiter der Wunsch ausgesprochen, dass die Zusammenlegung der beiden Tagesschnellzüge thunlichst erst ab 1. November und bis längstens 1. Mai eintrete, endlich dass die ehethunlichste Wiedereinführung der vormals zwischen Wien und Pontafel bestehenden Nachtheilzüge in Erwägung gezogen werde. Ein Mitglied beantragt, dass bei E i n f ü h r u n g v o n E r f o r d e r n i s s z ü g e n von oft nur sehr kurzer Dauer seitens der Privatbahnen die Bewilligung mit möglichster Erleichterung und Beschleunigung gewährt werde, welcher Antrag der Regierung zur thunlichsten Berücksichtigung vorgelegt wird. Das hervorragende Interesse der Versammlung wendete sich der Vorlage der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Betreff Einholung des Gutachtens des Staatseisenbahnrathes über die von ihr beantragte E i n f ü h r u n g v o n K i l o m e t e r - A b o n n e m e n t s b i l l e t s zu. Diese Vorlage wird nach einer Diskussion mit einigen unwesentlichen Modifikationen angenommen. Ueber den Punkt der Tagesordnung: „K o m m e r z i e l l e A n g e l e g e n h e i t e n“ wurden die Mittheilungen der Generaldirektion über mehrfache Massnahmen tarifarischer Natur zur Kenntniss genommen. Rücksichtlich einer gestellten Anfrage wegen T a r i f i r u n g a u f d e r S t r e c k e L a i b a c h - T r i e s t und des ausgedrückten Bedauerns, dass der Versammlung der P é a g e v e r t r a g für diese Strecke nicht vorgelegt sei, wurde konstatirt, dass dieser Vertrag noch nicht

perfekt sei, dem geäusserten Wunsche daher nicht entsprochen werden könne. Der Antrag eines Mitgliedes: das Handelsministerium möge dahin wirken, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen alle in ihren Magazinen oder Lagerplätzen erliegenden Waaren vom Zeitpunkte der Einlagerung bis zum faktischen Bezuge oder der Aufgabe gegen Feuersgefahr versichern, wurde zum Beschlusse erhoben.

Die Kartelle der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Die Verhandlungen für die am 23. Mai d. J. beginnenden Kartellkonferenzen haben begonnen. Noch haben die Oesterreichischen Staatsbahnen, von welchen die Kündigung der meisten Kartelle ausgegangen ist, ihre Vorschläge wegen Erneuerung der Kartelle nicht vorgelegt, und obgleich die gegenwärtig schwebende Verhandlung über die Kartellirung des Verkehrs zwischen Böhmen und Triest grosse Differenzen zu Tage gefördert hat, so sind doch Aussichten für eine Fortdauer des gesammten Kartellwesens in allerdings abgeänderter Weise als bisher immerhin vorhanden. An den Kartellverhandlungen betreffs des Triester Verkehrs sind ausser den Staatsbahnen und der Südbahn auch die Staatsbahngesellschaft, die Ferdinands-Nordbahn, die Nordwestbahn, sowie einige kleinere Böhmische Bahnen betheiligt. Die Staatsbahnen nehmen die grössere Hälfte des Verkehrs zwischen Böhmen und Triest für ihre Route Eger-Triest via Rudolfbahn in Anspruch und verlangen überdies, an dem über Wien nach Triest laufenden Verkehr vermöge ihrer in Wien einmündenden Franz-Josetbahnlinie betheiligt zu werden. Diese Forderungen stossen bei einem Theile der Privatbahnen auf Widerspruch, welche eine so weitgehende Verschlechterung ihrer bisherigen Lage nicht acceptiren wollen. Der Meinungsaustausch bei diesen Vorbesprechungen erstreckte sich auch auf den Galizisch-Triester und den Elbeverkehr, bezüglich dessen die Nordwestbahn bereits ihre Vorschläge gemacht hat, sowie endlich auf das prinzipielle Verhalten der Bahnen gegenüber der Donaudampfschifffahrt. Was die Stellung der Nordwestbahn zum Elbeverkehr betrifft, so glaubt dieselbe sich berechtigt, nahezu den gesammten Verkehr für sich in Anspruch zu nehmen, so dass die übrigen, bisher mit hohen Raten betheiligten Bahnlinien nur noch als Subrouten zu betrachten wären. Uebrigens ist seitens aller Betheiligten das Bestreben ersichtlich, die Verhandlungen zu einem gedeihlichen Resultate zu bringen.

Freigewicht für Musterkoffer von Geschäftsreisenden.

Dasselbe wurde bisher von den Ungarischen Staatsbahnen nicht gewährt, was zu fortwährenden Reklamationen Anlass gab. Das persönliches Ansuchen des Präsidenten des Vereines reisender Kaufleute bestimmte den kommerziellen Direktor der Staatsbahnen zu der Zusage, nicht im Wege der Direktorenkonferenz, sondern auf kurzem Wege das Reglement der Ungarischen Staatsbahnen dahin abändern zu wollen, dass Musterkoffer in Zukunft mit dem übrigen Gepäck auf gleichem Fusse behandelt werden. Direktor Schober theilt nun genanntem Vereine mit, dass dem gestellten Ansuchen vom 1. Juni d. J. ab stattgegeben und schon vom Datum des Erlasses an die grösste Koulanz beobachtet werde.

Frachtermässigung für den Holzexport.

Die Deutschen Holzzölle und die Amerikanische Konkurrenz haben das Absatzgebiet des Ungarischen und Galizischen Holzes so eingeengt, dass über Ansuchen der Holzhändler sich mehrere Bahnverwaltungen zu bedeutenden Frachtermässigungen bestimmt gefunden haben. So wurden von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Gemeinschaft mit den betheiligten Bahnen ein Tarif von 156,6 kr. für den Transport von Schnittholz von Skole nach Triest und Fiume, bei Auflieferung von mindestens 3 140 Wagen publizirt. Bei einer Entfernung von rund 1 500 km entspricht dieser Tarif einem Einheitssatz von 10 kr. pro Waggon und Kilometer. Da dieser Einheitssatz so ziemlich genau die Selbstkosten der Transportanstalten repräsentirt, so kann er wohl als das äusserste Zugeständniss betrachtet werden.

20. Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn am 18. Mai d. J.

Nach der Mittheilung, dass infolge des Ablebens des Direktors Georg Löw (No. 39 S. 363) Oberinspektor Fr. Lat vom Verwaltungsrathe zum Vertreter des Generaldirektors bestellt worden sei, wurde der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss ohne Debatte einstimmig angenommen. Betreffs der Verwendung des Reingewinnes von 906 698 fl. 46 kr. wurde gemäss dem Antrage des Verwaltungsrathes folgendes beschlossen: Auf die 83 810 Stück Aktien à 150 fl. wird eine 5 pCt. Dividende, d. i. 628 575 fl., vertheilt, dem Verwaltungsrathe die Tantieme von 25 000 fl. zuerkannt; vom Reste von 253 123 fl. 46 kr. wird eine 1 pCt. Dividende im Betrage von 125 715 fl. den Aktionären zu Theil und der Rest von 127 408 fl. 46 kr. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft am 20. Mai d. J.

Für die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen ist folgender Passus aus dem Verwaltungsberichte des Präsidenten genannter Unternehmung von Interesse: Ich spreche nicht von dem Schlagworte der allgemeinen wirthschaftlichen Depression, sondern ich spreche von der allgemeinen Lage Oesterreich-Ungarns im Verkehre mit den anderen Ländern. Die Leiter der Zollpolitik unserer Nachbarländer, vielleicht auch die Leiter der vaterländischen Zollpolitik haben es dahin gebracht, dass bezüglich unseres Exportverkehrs so ziemlich alle Thore verschlossen blieben. Es hat sich das im Laufe des Jahres 1886 in augenfälliger Weise bekundet. Ich spreche nicht von der Handelskonvention mit Rumänien, der man noch immer Hoffnungen entgegenbringt, allein unser Absatzgebiet nach dem Westen Europas, speziell nach Deutschland und den Nachbarländern, ist auch unterbunden. Die Verkehrsverhältnisse auf der untersten Donau waren mit Rücksicht auf die Bulgarischen Wirren vollständig zerrüttet, und es erübrigte nichts anderes, als im eigenen Vaterlande sich zu regen und Geschäfte aufzusuchen; ein Unternehmen, welches durch die Konkurrenz der anderen Transportunternehmungen wesentlich erschwert wurde. Die Frachtsätze wurden nur noch weiter ermässigt und es wurde, um nicht allzu grell zu schildern, doch ein Krieg gegen die Wasserstrassen geführt. Zu alledem trat schliesslich noch die Cholera in Ungarn, welche momentan den Verkehr vollständig unterband, so dass die Schifffahrt im Jahre 1886 unter den ungünstigsten Verhältnissen betrieben werden musste, endlich der ungünstigste Wasserstand. Derselbe war so tief gesunken, dass überhaupt mehrere Wochen lang keine Dampfschifffahrt betrieben werden konnte. Die Ergebnisse können unter solchen Umständen nicht günstig sein. Wenn man einer Eisenbahn die Aufgabe stellte, dass sie alle Waggons nur zur Hälfte belade, so wird das Ergebniss selbstverständlich nicht befriedigend sein. Es ist jedoch zu hoffen, dass alle diese Verhältnisse in ihrem Zusammenwirken sich nicht wiederholen werden, dass die Konvention mit Rumänien doch zu Stande kommt und dass schliesslich wenigstens für einen Theil unserer Ernte doch noch immerhin der Ausgang nach dem Westen sich möglich macht.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der Grenzstreit in Afghanistan trat in den Hintergrund gegen die Ministerkrise und den Mobilisirungsversuch in Frankreich, insbesondere gegen die Frage, ob Boulanger wieder ins neue Ministerium tritt. Der Zweifel hierüber hemmte die Koursentwickelung, so dass die Kourse auch der Bahneffekten fast stationär blieben. Nordbahn (2490) führte ihre neuen 4 pCt. Silberprioritäten zum Kourse von 102,75 pCt. ein, der höchste Kours, welchen eine mit 4 pCt. in Silber verzinsliche Obligation in Oesterreich je erreicht hat; Elbethalbahn (161,75) gewann etwas durch Güterandrang im Elbehafen; die Rückkehr der Präsidenten de Serres und Joubert der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (225) von ihrer Studienreise im Orient gab zu vielen Kombinationen wegen Uebernahme der Linie Budapest-Semlin und mehrerer Orientalischen Linien Anlass. Lemberg-Czernowitz (223,50) wurde von der Erklärung des Handelsministers über die Wiederaufnahme der Rumänischen Verhandlungen beeinflusst. In Ungarischen Bahnprioritäten war infolge von Konversionsgerüchten wieder etwas Bewegung.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist die am 5. April d. J. seitens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahnlinie Stryj-Lawoczne als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2384 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1885 (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 2409 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, betreffend die Ausgabe des I. Nachtrages zu dem Hauptverzeichnisse der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2414 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2422 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Zusammenstellung der von den Vereins-Verwaltungen mitgetheilten Aenderungen bezw. Neufassungen der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 2457 vom 25. d. Mts. an die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, betreffend die Statistik des Vereins-Rundreiseverkehrs (abgesandt am 26. d. Mts.).

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Der auf Seite 34 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (Heft III) für den Verkehr zwischen Rüttenscheid und Michelstadt angegebene Frachtsatz wird mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. ab von 0,81 ℳ auf 0,91 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 25. Mai 1887. (1204)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Nachrufe.

Das unterzeichnete Kollegium hat einen schmerzlichen Verlust erlitten.

Unerwartet ist am 24. Mai d. J. unser verehrter Chef, der

Königliche Eisenbahndirektions-Präsident
Herr Heinrich Eduard Hendel

nach beinahe 53jähriger ehrenvoller Dienstlaufbahn verstorben.

Uns war derselbe stets der liebenswürdige, wohlwollende Vorgesetzte und Freund; wir werden ihm in treuer Verehrung ein dankbares Andenken bewahren.

Frankfurt a/M., 25. Mai 1887. (1205)

Das Kollegium
der Königlichen Eisenbahndirektion
zu Frankfurt a/M.

3. Eröffnungen.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Am Freitag, den 27. Mai d. J., wird unsere Neubaustrecke Derneburg-Bockenem dem öffentlichen Verkehre übergeben.

An der neuen Strecke liegen die für den gesammten Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr eingerichteten Stationen Wohldenberg, Nienhagen, Schlewecke und Bockenem.

Braunschweig, den 26. Mai 1887. (1206)

Die Direktion.
Clauss.

4. Verkehrsstörungen.

Königliche Eisenbahn - Direktion zu Berlin. Infolge heftiger Regengüsse ist zwischen Hirschfelde und Zittau eine gewölbte Brücke eingestürzt und diese Bahnstrecke vom 18. d. Mts. ab auf voraussichtlich 14 Tage für den Güterverkehr gesperrt. Der Personenverkehr ist seit 22. d. Mts. wieder aufgenommen; die Reisenden müssen an der Unfallstelle umsteigen.

Berlin, den 25. Mai 1887. (1207)

5. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln wird am 1. Juni d. J.

a) die bisher dem Personenverkehr dienende Haltestelle Cattenes (Moselbahn) auch für den Eil-, Frachtgut- und Viehverkehr eröffnet werden,

b) in der Haltestelle Kreuznach (Bad) zunächst für die Dauer der Badesaison eine Eilgutexpedition errichtet werden.

Berlin, den 26. Mai 1887. (1208)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Mit dem 1. Juni d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes von den diesseitigen Stationen nach:

a) den Stationen der Strecke Wien-Znaim etc. der Oesterr. Nordwestbahn ein Nachtrag VI und

b) den Stationen der K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. (via Mittelwalde etc.) ein Nachtrag IV

in Kraft. Hierdurch sind die Stationen der Strecke Wolframitzkirchen-Startsch-Trebitsch der Oesterr. Nordwestbahn aus dem unter b genannten in den unter a genannten Tarif übergegangen. Die für die bezeichneten Stationen in dem unter a genannten Nachtrag VI enthaltenen neuen Frachtsätze sind theils gleich, theils niedriger als die bisherigen bezüglichen Sätze.

Der unter b genannte Nachtrag IV enthält ausserdem ermässigte Sätze für die Station Pottenstein der Oesterr. Nordwestbahn, dieselben treten jedoch erst mit dem 1. Juli d. J. in Kraft.

Druckexemplare können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 25. Mai 1887. (1209)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. kommen für die Beförderung von Roheisen, Rohstahleisen, Eisenluppen in Masseln (Broden) oder Prismen, Brucheisen (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, alte Grubenschienen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch und Eisenfeile in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen zwischen Rodingen Französische Grenze (Station der Prinz Heinrichbahn) und verschiedenen Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. Mai 1887. (1210)

Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen (Heft I) und der Württembergischen Staatseisenbahnen (Heft VI — früher VII —) je ein Nachtrag (No. 1 bezw. VI) in Kraft.

Dieselben enthalten neben sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen Frachtsätze für neu aufgenommene Badische und Württembergische Stationen, der Nachtrag VI zum Heft VI ausserdem Frachtsätze für die Stationen Bredenscheid, Schee und Sprockhövel des Bezirks Elberfeld und Zeche Gneisenau bei Derne der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Abdrücke sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. Mai 1887. (1211)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gnoien-Teterower Eisenbahn. Für die Beförderung von Kalkschlamm zwischen Güstrow einerseits und den diesseitigen Stationen andererseits kommen bis auf Weiteres ermässigte Tarifsätze zur Berechnung.

Nähere Auskunft ertheilen wir und unsere Stationen.

Teterow, 21. Mai 1887. (1212)

Die Betriebsverwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Baden. Zum Kohlentarif No. 5 erscheint am 23. d. Mts. der Nachtrag II, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die Badischen Stationen an der neuen Strecke Freiburg-Neustadt i. Schw. (Höllenthalbahn) sowie für die Station Roth-Malsch.

Köln, den 22. Mai 1887. (1213)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Aufhebung von Tarifsätzen.) Am 15. Juli 1887 treten die in den Heften 1 bezw. 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 11 (Eisen, roh etc.) für den Verkehr zwischen

a) den Stationen Pilsen loco und trans. und Pilsenetz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandsstationen andererseits,

b) der Station Harzburg des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und sämmtlichen Oesterreichischen Verbandsstationen andererseits

ausser Kraft.

Ueber die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilt auf Antrag des Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion nähere Auskunft.

Magdeburg, den 23. Mai 1887. (1214)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Juni d. J. wird auf der Haltestelle **Kreuznach Bad** für die Dauer der Badesaison (bis 30. September) eine **Eilgutexpedition** eingerichtet.

Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen Auskunft.

Köln, den 28. Mai 1887. (1215)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Bezug auf die Bekanntmachungen vom 24. März und 3. April d. J. betreffend Einführung eines neuen Tarifs für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr bringen wir zur Kenntniss, dass am 1. Juni d. J. (statt 1. Mai) nur der Theil 1 sowie die Hefte I und III des Theils II, welche Frachtsätze für den Verkehr zwischen Belgischen und Oesterreichischen Stationen enthalten, in Kraft treten, während die Hefte II und IV für den Verkehr zwischen Belgischen und Ungarischen Stationen vorläufig nicht zur Ausgabe gelangen.

Für den Ungarischen Verkehr bleiben vielmehr die Bestimmungen und Frachtsätze der Tarife vom 1. Oktober 1881 bezw. 1. Januar 1884 bis auf weiteres noch in Wirksamkeit.

Soweit für den Verkehr mit Oesterreichischen Stationen durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten bezw. seitherige Verkehrsbeziehungen fortfallen bleiben die Bestimmungen und Frachtsätze der Tarife vom 1. Oktober 1881 bezw. 15. September 1883 bis zum 12. Juli d. J. (einschliesslich) statt 11. Juni in Gültigkeit.

Das Datum auf dem Tariftheil II Heft I und III hat daher auf den 1. Juni bezw. 12. Juli statt 1. Mai bezw. 11. Juni zu lauten.

Köln, den 25. Mai 1887. (1216)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 41 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 28. Mai 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

5. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Die Haltestelle Plessa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt wird vom 1. Juni d. J. ab für die Beförderung von Wagenladungsgütern in den direkten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Köln, den 24. Mai 1887. (1217)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zu Heft 5 des **Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs** (Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn einerseits und der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits) tritt am 23. d. M. ein Nachtrag VI in Geltung, welcher ausser Ergänzungen der Vorbemerkungen des Haupttarifs und Berichtigungen des V. Nachtrags, Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Badischen Stationen Freiburg-Wiehre, Himmelreich, Hinterzarten, Hirschsprung, Kirchzarten, Littenweiler, Neustadt i. Schw., Posthalde, Roth-Malsch und Titisee, sowie besondere Frachtsätze für Basel loco Reichsbahn und Ergänzungen der Ausnahmetarife enthält.

Strassburg, den 22. Mai 1887. (1218)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Cobern und Hatzenport (Moselbahn) gelegene Haltestelle Cattenes für den Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Die Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen dieser Haltestelle einerseits und den übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Stationen andererseits sind in den am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden **Nachtrag XII zum Lokal-Gütertarif** vom 1. August 1884 und **Nachtrag II zum Lokal-Kohlentarif** (Ausnahmetarif B) vom 1. Januar 1887 enthalten.

Der Nachtrag XII zu Lokal-Gütertarif enthält ausserdem

1. Entfernungen und Frachtsätze für die Station Münsterbusch,
2. ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen, die mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Eupen-Raeren, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, in Kraft treten,

und der Nachtrag II zum Lokal-Kohlentarif

1. Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Horrem und Kalscheuren,
2. Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Münsterbusch.

Die in beiden Nachträgen für Münsterbusch enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze gelangen erst mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung dieser Station in Wirksamkeit.

Exemplare der Nachträge sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 28. Mai 1887. (1219)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Der zur Ausgabe gekommene Nachtrag XVI zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** enthält ausser einigen Berichtigungen Tarifsätze für die mit dem 1. Juni d. J. zur Eröffnung kommende Haltestelle Uder und eine Bestimmung wegen Eröffnung des neuen Bahnhofes der Preussischen Staatsbahnen in Frankfurt a/M. für den Wagenladungs-Verkehr zum 1. Juli d. J.

Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. Mai 1887. (1220)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Juni d. J. erscheint Nachtrag X zum Gütertarif.

Derselbe enthält eine Ergänzung zum Titelblatt des Tarifs, Aufhebung der Entfernungen und Tarifsätze für Erfurt, N.-E. Bahnhof, Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar, Weimar-Berka-Blankenhainer Bahnhof, gültig vom Tage der Eröffnung genannter Bahn für den Güterverkehr, sowie Berichtigungen. Durch letztere wird eine Tariferhöhung herbeigeführt; dieselbe tritt indess erst mit dem 15. Juli d. J. in Kraft.

Die direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 23. Mai 1887. (1221)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staaatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag VI zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Ergänzungen des Titelblattes, des Vorwortes und des Stationsverzeichnisses, Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, gültig vom Tage der Eröffnung dieser Bahn für den Güterverkehr, Aufhebung der Frachtsätze für die Station Erfurt, N.-E. Bahnhof und eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 für bestimmte Stückgüter.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen, bei welchen auch Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 23. Mai 1887. (1222)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Gütertarif. Am 1. Juni d. J. tritt zum Anhange des diesseitigen Lokal-Gütertarifs ein Nachtrag VI in Kraft, welcher ausser Berichtigungen einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält. Exemplare des Nachtrags können, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 21. Mai 1887. (1223)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Juni d. J. erscheint Nachtrag IX zum Gütertarif. Derselbe enthält Ergänzungen zum Titelblatt und Vorwort des Tarifs, Aufhebung der Entfernungen und Tarifsätze für Erfurt, N.-E. Bhf., Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar, Weimar-Berka-Blankenhainer Bhf., gültig vom Tage der Eröffnung genannter Bahn für den Güterverkehr, sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 25. Mai 1887. (1224)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni 1887 tritt je ein Nachtrag (II bezw. I) zu den Heften I bis V der Tarife für den Güterverkehr mit Stationen

A. der Badischen Staatsbahn,
B. „ Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
C. der Hessischen Ludwigsbahn,
E. „ Pfälzischen Eisenbahnen,

sowie zu dem Tarife für den Güterverkehr mit

H. der Bodenseeuferstation Bregenz

in Kraft.

Neben sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen enthalten die Nachträge zu B und H Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Wecker der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Breitscheid, Derschlag, Dieringhausen, Gummersbach und Ober-Erbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Stationen des ebengenannten sowie des Bezirks Elberfeld, diejenigen zu A, C und E Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter für den Verkehr mit den Stationen Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt, Ludwigshafen und Saargemünd.

Abdrücke sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 25. Mai 1887. (1225)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 10. Juni 1887 tritt ein Nach-

trag I zum Tarife für den direkten Eil- und Frachtgüter-Verkehr vom 1. April 1886 zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn inklusive der K. K. Staatsbahnlinien Kriegsdorf-Römerstadt und Ebersdorf-Würbenthal und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Mährische Grenzbahn und Donau-Uferbahn [Wien-Lagerhaus]) in Kraft.

Derselbe enthält eine Bestimmung über die Tarifirung von „sperrigen Gütern" und einen Ausnahmetarif XIV für die Beförderung von Cement in Wagenladungen von 10 000 kg in der Relation Kwassitz-Tlumatschau-Kriegsdorf.

Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 16. Mai 1887. (1226)
Die Direktion.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli 1887 angefangen wird im Sinne des Ungarischen Gesetzartikels XIV ex 1887 die auf den Ungarischen Eisenbahnen bei Frachtgutsendungen zur Einhebung gelangende Transportsteuer von 3 pCt. auf 5 pCt. erhöht.

Demzufolge erhöhen sich die im obbezeichneten Verbande derzeit bestehenden Frachtsätze um die entsprechenden Beträge.

Zur Durchführung dieser Erhöhungen erscheint im obgenannten Verbande der mit 1. Juli l. J. in Kraft tretende

a) Nachtrag VII zum Tarife Theil II Heft 1
b) „ VIII „ „ „ II „ 3
c) „ III „ „ „ III „ 1
d) „ IV „ „ „ III „ 2
e) „ II „ „ „ III „ 3
f) „ II „ „ „ III „ 4
g) „ I „ St. Marxer Grosshornvieh-Tarife
h) „ I „ Wiener Saisontarife.

Dagegen werden ausser Kraft gesetzt:
1. Die Kartirungssätze mit den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Wien-Eger) und Buschtêhrader Bahn (Carlsbad), gültig vom 1. Dezember 1884.
2. Die Kartirungssätze mit den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. November 1884.

Wien, am 15. Mai 1887. (1227 RM)
Das Direktorium der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, zugleich Namens der Verbandsverwaltungen.

Petroleum-Verkehr aus Galizien. Mit 1. Juni 1887 tritt für obigen Verkehr ein Tarif in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Mai 1885, sowie die Nachträge I und II beziehungsweise die sämmtlichen in den Tarifheften 1 und 2 des Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres und in den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Transport von Petroleum etc. ausser Kraft gesetzt werden.

Der neue Tarif ist durch die betheiligten Verbandsbahnen um den Preis von 30 kr. pro Stück zu beziehen.

Wien, den 26. Mai 1887. (1228)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn, im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen.

Mit 6. Juni l. J. tritt der Nachtrag VII zu unserem **Lokal-Gütertarife** vom 15. März 1882 in Kraft.

Derselbe enthält ausser Frachtsätzen für den Güterverkehr zwischen Aussig-Landungsplatz und Aussig transito hauptsächlich noch ermässigte Tarifsätze für Güter des Spezialtarifes I, sowie ein neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten.

Exemplare dieses Nachtrages können um den Preis von 10 kr. pro Stück durch die gefertigte Direktion bezogen werden.

Teplitz, im Mai 1887. (1229)
Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Mecklenburgische Friedrich - Franz-Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1886 ist auf 6 pCt. = 30 ℳ pro Aktie von 500 ℳ und 60 ℳ pro Aktie von 1000 ℳ festgesetzt und vom 1. Juni d. J. ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben. (1230)

7. Submissionen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Es sollen öffentlich verdungen werden:

Loos 1. Eindeckung von 7 050 qm Dachfläche mit Holzcement einschliesslich der zugehörigen Klempnerarbeiten,
„ 2. Herstellung von 4 850 qm Cementfussboden,
„ 3. Lieferung und Anbringung von 1 020 qm Rohglas der Oberlichter, 360 qm Vierviertelglas, 70 qm Sechsviertelglas der Fenster im neuen Güterschuppen,
„ 4. Lieferung von 2 Millionen Hintermauerungs-Ziegelsteinen.

Termin: Mittwoch, den 8. Juni 1887. Vormittags 10 Uhr für Loos 1 bis 3, Vormittags 11 Uhr für Loos 4 im Büreau für den Bahnhofs-Umbau, woselbst die Verdingungsunterlagen einzusehen bezw. für je 0,50 ℳ für Loos 2 und 4 und für je 1 ℳ für Loos 1 und 3 zu haben sind.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bremen, den 23. Mai 1887. (1231)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1887 bis dahin 1888 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Steinkohlen (doppelt gesiebte Würfelkohlen, ungefähr 2 300 000 kg) soll im Wege des öffentlichen Angebotsverfahrens frei Eisenbahnwagen Oels vergeben werden. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind portofrei bis zum 15. Juni d. J. an uns einzureichen, von wo auch die Lieferungsbedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Poln.-Wartenberg, den 25. Mai 1887. (1232)
Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

No. 10. Jahrgang 1887. Berlin, am 28. Mai 1887.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:					
1	B A B	—	1/8	Tonne	leer gebr. —	8	1	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	bez. Hamburg-Gotha Dortmund - Berlin Berlin-Gotha.
2	B R	—	28	—	Bretter —	298	2	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
3	E M	92	1	Sack	leere Säcke, an- (schein. Gypssäcke)	16	3	Eisenach	„	
4	G	—	1	Kollo	2 eis Töpfe —	4	4	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
5	G B C	330	1	Pack	Stahl —	35	5	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
6	G H	500	1	Fass	Seife —	29,5	6	Berlin Ostbhf.	„	
7	H B	640	1	„	? —	21,5	7	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
8	H K	34427	1	Kiste	unbekannt —	92	8	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
9	J A	1967	1	„	Eisenwaaren —	213	9	Aachen	Linksrh. Köln	
10	J G	4567	1	„	leer —	45	10	„	„	
11	J L	1	1	—	Tisch —	36	11	Düren	„	
12	J P S	—	¼	Tonne	Bier —	45	12	Johannisberg	K. E.-D. Bromberg	
13	K P E V	31020	1	—	Patentkette —	9	13	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
14	L S	20	1	Rolle	Papier —	70	14	Mühlhausen i/Th.	„	
15	M	834, 836	2	Ballen	Papier —	94	15	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
16	M M	6881	1	Kiste	Wein —	60	16	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
17	R	10	1	„	leerer Sack —	42	17	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
18	R B	1/4	2	Säcke	Betten —	18	18	„	„	
			1	Kollo	Matratze —	7				
			1	—	eis. Bettstelle —	20				
19	S S	154	1	Ballen	? —	17	19	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	beschr. Reichenbach.
20	W F	5	1	Kiste	leer —	6	20	Jüterbog	„	bez. Dresden-A. / ?
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
21	K. Raymer Rulebaki b. Morum	—	1	Kolli	— —	14,5	21	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
22	W. Wolff	—	1	Fass	leer —	9	22	Culmsee	„	
					C. Kolli m. Numm. sign.:					
23	—	IXI	1	Stück	Cedernholz —	—	23	Stockstadt a/M. Stat.-Verw.	Hessische Ludwigsb.	
24	—	1187, 4146	2	—	Vorsatzbretter —	—	24	Soest	K. E.-D. Hannover	bez. Grätz.
25	—	7739	1	—	eis. Modell —	7,5	25	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
26	rother Strich	—	3	—	runde Eisenscheiben	2	26	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
27	A.B. E	10899	1	Ballen	? —	27	27	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
					E. Kolli ohne Signatur:					
28	—	—	2	—	Gasrohre —	6,5	28	Teterow	Mecklenb. Frd.-Frz.	
29	—	—	1	Stück	Gepäck (Bausteine)	30	29	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
30	—	—	1	—	Gliederkette —	51	30	Magdeburg C.	„	
31	—	—	1	Pack	(5) Holzeimer —	10	31	Goch	Linksrh. Köln	
32	—	—	1	—	Kinderfahrstuhlsitz	1	32	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
33	—	—	1	—	Kinderstuhl —	4	33	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	—	—	1	—	Matratze —	37	34	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
35	—	—	2	Pack	Nägel —	2,5	35	Grünberg	K. E.-D. Breslau	
36	—	—	1	—	Nothkettenhaken —	?	36	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
37	—	—	1	—	leeres Petroleumfass	—	37	Scharzfeld	K. E.-D. Hannover	
38	—	—	1	—	eis. Rost —	2,5	38	Gensingen (Stat.-Verwalt.)	Hessische Ludwigsb.	
39	—	—	1	Packet	kl. Schrauben —	0,5	39	Leipzig (Thür.)	K. E.-D. Erfurt	
40	—	—	1	Bund	Stahl —	23,5	40	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F	140	1	Pack	Deckel —	9	1	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	seit 12/4.
2	S R	1741	1	Kiste	leer —	23	2	Znaim	„	„ 12/4.
3	Chrudim	—	1	Fass	leer —	30	3	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 11/4.
4	Grünzettel	—	1	Bund	Garn —	11	4	Hlinsko	Oesterr. Nordwestb.	„ 25/4.
5	—	—	1	Buschen	Blech —	28	5	Wien	„	„ 29/4.
6	—	—	1	Kollo	Eisenstange —	4,5	6	Königinhof	Südnordd. Verb.	„ 6/4.
7	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	7	Friedland	„	„ 25/4.
8	—	—	2	Säcke	alte Leinen —	3	8	Gr. Wossek	Oesterr. Nordwestb.	„ 26/4.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 42. 1887.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Juni 1887.

Inhalt:

Die Rhonebahn.

Die Herstellung einer neuen Schienenverbindung zwischen der Schweiz und Italien unter Durchbohrung des Simplon ist bekanntlich ein Gedanke, welcher bereits seit mehr als dreissig Jahren von den an der Verwirklichung desselben betheiligten Kreisen verfolgt wird und die Leser unseres Blattes wissen, dass diese Bestrebungen neuerdings zu einer Entscheidung drängen. Letztere scheint nach Massgabe der in die Oeffentlichkeit gelangten bezüglichen Mittheilungen eine unmittelbar bevorstehende Ausführung des Simplontunnels in Aussicht zu stellen, — immerhin aber ist das Schicksal desselben doch noch zweifelhaft und die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass die Simplonidee durch die von dem Ingenieur Roman Abt vorgeschlagene Rhonebahn, wenn auch nicht endgültig beseitigt, aber doch auf ungewisse Zeit vertagt werden könnte.

Ueber die wesentlichen Einzelheiten des letzteren Projektes, welches bezweckt, die bei Brieg im Rhonethal endende Simplonbahn in weiterer Fortsetzung ihrer Richtung mit der Gotthardbahn bei Airolo zu verbinden, haben wir seinerzeit bereits in No. 27 S. 342 des vor. Jahrg. d. Ztg. nach Lage des damals bekannt gewordenen Standes der Angelegenheit berichtet. Inzwischen hat Herr Abt, welcher seine erste Denkschrift über das bezeichnete Bahnprojekt dem Schweizerischen Bundesrathe unter dem 18. März v. J. unterbreitet und demnächst unter dem 23. Dezember desselben Jahres die beantragte Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, erhalten hatte, eine neue bezügliche Denkschrift*) veröffentlicht, in welcher die von ihm angeregte Frage einer weiteren Erörterung unterzogen wird. Dem Studium dieser Denkschrift verdanken wir die Veranlassung zu den nachstehenden Betrachtungen.

Schon ein flüchtiger Blick auf die Karte der Schweiz lehrt ohne weiteres, dass der Mangel einer Eisenbahnverbindung zwischen der Station Brieg und den Bahnen der Ostschweiz eine Erschwerniss und Beeinträchtigung der Verkehrsverhältnisse bedeutet, welche einer Abhilfe bedarf. Diese Lücke in den sonst so zahlreichen und vortrefflichen Verkehrsverbindungen der Schweiz ist um so auffälliger, als die natürlichen Verhältnisse die Wahl der Verbindungslinie, durch welche dieser Mangel ohne ungewöhnliche Schwierigkeiten beseitigt werden kann, geradezu vorgezeichnet haben. Es ist das Verdienst des Herrn Abt, hierauf durch sein Projekt aufmerksam gemacht zu haben. Die dem letzteren zu Grunde liegenden, in unserer früheren Mittheilung bereits aufgeführten Gesichtspunkte erscheinen im allgemeinen so selbstverständlich und einleuchtend, dass sie von einer unbefangenen Kritik schwerlich beanstandet werden können. Wir möchten daher glauben, dass der angeregte Gedanke vor seiner Verwirklichung — mag dieselbe nach dem Vorschlage von Abt oder auf irgend eine sonstige Weise erfolgen — von der Tagesordnung nicht wieder verschwinden wird.

*) Die Rhonebahn Brieg-Airolo. Technische und kommerzielle Grundlagen zur Beurtheilung des Unternehmens von Roman Abt. Mit 2 Kartenbeilagen. Buchdruckerei J. L. Bucher in Luzern.

Dass dieser Zwischenfall gerade zu einer Zeit hervorgetreten ist, in welcher die Verfechter des Simplontunnels das Ziel ihres langjährigen Strebens beinahe erreicht zu haben meinen, mag denselben allerdings in hohem Masse unerwünscht sein. Augenscheinlich hat sich dieser Kreise eine gewisse Beängstigung bemächtigt, welche wohl nicht zum mindesten durch die offenkundige Richtigkeit der zu Gunsten des Abt'schen Projektes anzuführenden Umstände veranlasst sein mag. Die bisher bekannt gewordenen, gegen dasselbe gerichteten Einwände entbehren in jedem Falle der Sachlichkeit; aus denselben spricht lediglich die Sorge um eine Gefährdung des Simplontunnels, wie dies u. a. der Staatsrath des Kantons Wallis bei den Verhandlungen über das Konzessionsgesuch für die Rhonebahn thatsächlich auch in der bestimmtesten Weise zum Ausdruck gebracht hat. In einem bezüglichen Schreiben des Staatsrathes vom 1. Juni v. J. heisst es nämlich: „dass nach seinem Dafürhalten das Projekt weder in technischer noch in finanzieller Beziehung genügend vorbereitet sei und daher die nöthigen Garantien nicht biete. Sodann stelle sich diese Linie als ein Konkurrenzprojekt des Simplonüberganges dar, dessen Verwirklichung das Ziel der Wünsche des Wallis sei. So lange letzteres Projekt, das von allgemeinem Interesse für das ganze Wallis sei, noch Aussicht auf Verwirklichung habe, sei die Regierung des Wallis nicht im Falle, anderen Plänen zuzustimmen, die möglicherweise keine andere Wirkung haben, als dem ersteren zu schaden. Nur wenn der Gedanke des Alpenüberganges über den Simplon aufgegeben werden müsste, könnte das Wallis zu anderen Unternehmen die Hand bieten."

Im Gegensatze zu diesen Auffassungen wurde seitens der Regierung des Tessin die Rhonebahn, durch welche die betheiligten beiden Kantone in eine erwünschte bessere Verbindung unter einander gebracht würden, auf das freudigste begrüsst, und eine nicht minder warme Unterstützung fand diese Anschauung auch in den bezüglichen Verhandlungen der Eidgenössischen Räthe seitens des als hervorragendste Autorität des Schweizerischen Eisenbahnwesens anerkannten Herrn Bundesrath Welti, welcher den Standpunkt der Walliser Vertreter geradezu als unbegreiflich bezeichnete, da die vorgeschlagene Linie sowohl im Walliser, als auch im Eidgenössischen Interesse liege, und da Herr Abt durch die Aufrichtigkeit und Offenheit, mit welcher er seine Gründe dargelegt habe, beweise, dass er keine Intrigue gegen den Simplonübergang beabsichtige.

Der Bundesrath hat sich der Erkenntniss nicht verschliessen können, dass die gegen den vorgelegten Plan erhobenen Einwände unzulänglich seien und eine Ablehnung des Konzessionsgesuches nicht zu rechtfertigen vermöchten. In der dasselbe betreffenden Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom 10. Dezember v. J. wird u. a. hinsichtlich der gerügten ungenügenden technischen und finanziellen Vorbereitung des Projektes bemerkt, dass der Konzessionsbewerber zu einem weiteren Nachweise in dieser Beziehung gesetzlich nicht verpflichtet sei, und dass das vorliegende Projekt ebenso vorbereitet erscheine, wie irgend ein anderes, dessen Konzessionirung unbeanstandet stattgefunden habe. Und ferner heisst es daselbst, dass die Rhonebahn den Interessen des Kantons Wallis nur förderlich sein könne. Dieselbe sei nicht als ein eigentliches Konkurrenzprojekt zu dem Simplonübergange anzusehen, schliesse denselben nicht aus und werde auch durch denselben nicht ausgeschlossen, sondern habe eine selbständige Existenzberechtigung. Allerdings solle durch das Projekt eine Verbindung des Wallis und der Waadt mit Italien geschaffen werden, aber nicht eine unmittelbare, sondern vermittelst des Anschlusses an die Gotthardbahn; in dieser Beziehung werde jedoch seine Bedeutung entfallen, sobald der, eine weit günstigere Verbindung gewährende Simplondurchstich erfolge.

Die beantragte Konzession wurde demgemäss, wie bereits erwähnt, ertheilt; die Bedingungen derselben weichen von den üblichen Vorschriften mit Rücksicht auf die vorliegenden besonderen Verhältnisse nur hinsichtlich der Taxen ab.

Wenn man die Richtungslinie der geplanten Rhonebahn mit derjenigen des Simplonüberganges zwischen Brieg und Domo d'Ossola vergleicht — wir ersuchen unsere Leser, zum besseren Verständniss dieser Erörterungen eine bezügliche Eisenbahnkarte zur Hand zu nehmen — so ist das Bemühen, den Charakter dieser beiden Bahnprojekte gewissermassen als gleichwerthig zu bezeichnen, wie es seitens der Gegner des ersteren versucht ist, in der That wenig verständlich. Beide Bahnlinien stehen in Brieg ungefähr rechtwinklig auf einander, und eine solche Lage weist im allgemeinen zunächst schon grundsätzlich auf Konkurrenz nicht hin.

Der Simplonübergang hat eine zweifellose und vielleicht ausschliessliche internationale Bedeutung, und es ist zur Genüge bekannt, dass die internationalen Gesichtspunkte den Plan seiner Ausführung neuerdings in lebhafteren Fluss gebracht haben, seitdem der Französischen Eisenbahn- und Geschäftswelt die, für die eigenen Verkehrsverhältnisse sich etwas verhängnissvoll gestaltenden Wechselbeziehungen, welche zwischen Deutschland und Italien durch die Gotthardbahn vermittelt werden, klar geworden sind. Die Eifersucht auf diese, von Jahr zu Jahr erstarkenden Wechselbeziehungen ist das jetzige eigentliche Leitmotiv für die auf die Herstellung des Simplontunnels gerichteten Bestrebungen, bei welchen überdies etwas unklar ist, inwieweit dieselben im Kanton Wallis von der allgemeinen Stimmung, oder nur von gewissen einflussreichen und an dem Unternehmen interessirten Kreisen getragen werden, welche der Französischen Strömung folgen. Es ist zweifellos, dass der Simplontunnel den antheiligen Verkehr, welcher sich etwa in der Richtung zwischen Paris bezw. Boulogne und darüber hinaus einerseits sowie zwischen Mailand und Genua und darüber hinaus andererseits bewegt, im wesentlichen an sich ziehen müsste, und, lediglich vom Standpunkte des Verkehrs aus geurtheilt, würde man die neue Durchbrechung der Alpen zu diesem Behufe gewiss nur freudig begrüssen können. Anders gestaltet sich aber das Urtheil, wenn man die wirthschaftlichen Verhältnisse mit in die Wagschale wirft.

Bekanntlich sind die Herstellungskosten des Simplonüberganges nach dem im vorigen Jahre veröffentlichten Berichte*) der mit der Prüfung der verschiedenen bezüglichen Entwürfe beauftragten Sachverständigenkommission für das, von letzterer empfohlene Projekt des Chefingenieurs Meyer bei eingleisigem Tunnel zu 52 948 960 Frcs. und bei zweigleisigem Tunnel (jedoch nur einem verlegten Gleise) zu 62 319 600 Frcs., ausschliesslich der Kosten für die Beschaffung und Verzinsung der Baugelder, berechnet. Bei einem so beträchtlichen Anlagekapitale bedarf es allerdings der sorgfältigsten Erwägung, wie sich der zu erwartende Verkehr zu demselben verhält, und es erscheint wenig angezeigt, sich durch Schlagworte hinsichtlich der Nothwendigkeit, den internationalen Beziehungen neue Wege zu eröffnen, sowie durch den Hinweis auf die, durch die Thatsachen allerdings im allgemeinen bestätigte Wahrheit, dass Erleichterungen des Verkehrs eine Steigerung desselben im Gefolge haben, zu kostspieligen Anlagen drängen zu lassen, wenn deren Existenzberechtigung durch die muthmassliche Entwickelung der Verhältnisse nicht als sehr wahrscheinlich nachgewiesen ist. Wir müssen uns des eignen Urtheiles darüber enthalten, ob diejenigen internationalen Verkehrsbeziehungen, welchen das Simplonunternehmen fast ausschliesslich seine Lebensfähigkeit verdanken würde, bereits in ausreichendem Umfange vorhanden sind oder eine entsprechende Steigerung gewärtigen lassen, und wir be-

*) Siehe: „Die Simplonbahn" in No. 2, S. 11 d. Jahrg. d. Ztg.

schränken uns daher auf die Andeutung der nachstehenden, hierbei u. a. in Frage kommenden Gesichtspunkte.

Es ist in jedem Falle unbestreitbar, dass durch das Simplonunternehmen der Mont Cenislinie und der Gotthardbahn zunächst ein Theil ihres Verkehrs entzogen würde. Die Mont Cenisbahn vermag schon jetzt nur zwei Fünftel ihres Anlagekapitals zu verzinsen und würde demnächst also, wenn nicht eine ungewöhnliche Verkehrszunahme eintreten sollte, auf eine weitere Minderung ihrer Rentabilität zu rechnen haben. Bei der Gotthardbahn ist vielleicht die Vermuthung gerechtfertigt, dass der ihr durch den natürlichen Besitzstand der Simplonlinie bereitete Ausfall sich durch das Wachsthum der Beziehungen zwischen Deutschland und Italien wieder ausgleichen würde. Ihre Leistungsfähigkeit ist jedoch noch einer wesentlichen Steigerung fähig, insbesondere, wenn die geplanten Ergänzungsbauten, Herstellung des zweiten Gleises u. s. w. zur Ausführung gelangt sein sollten. Man steht also vor der Frage, ob ein Bedürfniss vorliegt, zwischen zwei vorhandene internationale Verkehrsstrassen, von welchen die eine sehr erheblich hinter der wünschenswerthen Ertragsfähigkeit zurückbleibt, während die andere noch keineswegs an der Grenze ihres Könnens steht, eine neue dritte Linie einzuschieben, deren natürliches Verkehrsgebiet die Mitte des ganzen, von den beiden erstbezeichneten Linien beherrschten Verkehrsgebietes bildet. Weiterhin wird man zu der Frage gedrängt, ob diejenigen Kreise, welche den Simplondurchstich betreiben, nicht richtiger handelten, auf geeignete Tarifmassnahmen hinzuwirken, durch welche die gefürchtete Konkurrenz der Gotthardbahn zu Gunsten der Mont Cenislinie abgeschwächt werden kann, anstatt sich für eine allerdings sehr interessante, aber doch überaus kostspielige Neuanlage zu begeistern, welche — abgesehen von der Befriedigung einer vielleicht begreiflichen nationalen Eifersüchtelei — in allgemeinster wirthschaftlicher Beziehung doch unter Umständen eine bedenkliche Tragweite gewinnen kann.

Diese Bedenken würden gegenstandslos sein, sobald der Nachweis geliefert ist, dass mit Rücksicht auf den Umfang des in Frage kommenden internationalen Verkehrs der Simplonübergang nicht entbehrt werden kann. Derselbe würde alsdann herzustellen sein, ohne jedoch die Ausführung der Rhonebahn ausschliessen zu müssen, welche zu einem wesentlichen Theile bestimmt ist, klar ausgeprägten Interessen zu dienen, welche völlig ausserhalb der Konkurrenz mit der Simplonbahn liegen. Es darf jedoch nicht unbeachtet bleiben, dass nach Massgabe der Verhältnisse den, lediglich zu Gunsten des Verkehrs geltend zu machenden Wünschen, deren Erfüllung von der Simplonbahn gehofft wird, zum Theil auch durch die Rhonebahn, wenn zwar nicht in gleicher unmittelbarer Weise, aber doch auf einem nicht zu erheblichen Umwege wohl entsprochen werden kann. Und in dieser Hinsicht fällt der Umstand schwer und zum Nachtheile des Simplontunnels ins Gewicht, dass die Herstellungskosten der 61 km langen Rhonebahn, einschliesslich der Beträge für die Beschaffung des Baukapitals und der Verzinsung desselben während der Bauzeit, nach dem Projekte von Abt auf nur 27 Millionen Francs veranschlagt worden sind. Mit Rücksicht auf diese, gegenüber den Kosten für die Simplonbahn, so erheblich geringere finanzielle Inanspruchnahme müssen wohl auch die lebhaftesten Vertheidiger des Simplontunnels etwas stutzig werden. Weiterhin würde Frankreich bei dem Vorhandensein der Rhonebahn noch die Genugthuung haben können, sich in der Benutzung der Gotthardbahn nicht unwesentlich beschränken zu dürfen, wenn es darauf Bedacht nähme, seine auf derselben im Verkehr mit Italien jetzt über Olten bezw. Basel und Bern geleiteten Transporte thunlichst über die Schweizerische Westbahn, die Rhonebahn und Airolo bezw. umgekehrt befördern zu lassen. Eine gewisse Benachtheiligung der Gotthardbahn hinsichtlich des internationalen Verkehres würde hiernach also keineswegs ausgeschlossen erscheinen. Dagegen wird dieselbe — wie im übrigen auch die Schweizerische Westbahn — durch die Rhonebahn einen zweifellosen Zuwachs im lokalen und im Vergnügungsverkehr gewinnen.

Wenngleich das Rhonethal von einer spärlichen und im allgemeinen armen Bevölkerung bewohnt ist, so darf doch angenommen werden, dass derselben der Anschluss an das Eisenbahnnetz der Ostschweiz und die hierdurch vermittelte, bisher nur auf dem Umwege über Lausanne statthafte Eisenbahnverbindung mit der Centralschweiz ein erwünschter Anreiz sein wird, neue geschäftliche Beziehungen zu suchen, um die keineswegs gering zu schätzenden natürlichen und wirthschaftlichen Erzeugnisse des Landes vortheilhafter als bisher zu verwerthen. In dieser Beziehung werden Früchte, Trauben, Wein, Käse, Holz und Steinmaterialien in Betracht kommen.

Der hohe Werth der Rhonebahn für den Vergnügungsverkehr wird aber jedem ohne weiteres einleuchten, der jemals die bekannten Touristenstrassen zwischen dem St. Gotthard, der Furka oder einem sonstigen in Frage kommenden Gebirgspasse und dem Rhonethale durchzogen hat. Erst durch die Herstellung der Rhonebahn erhält das Eisenbahnnetz der Schweiz einen im Interesse des Vergnügungs- und Rundreiseverkehrs geradezu unentbehrlichen Abschluss, und mit Rücksicht auf die unablässig auf Verkehrserleichterungen gerichteten Bestrebungen unserer Zeit möchte es kaum denkbar erscheinen, dass ein so offenkundig wie in diesem Falle zu Tage liegendes Bedürfniss noch lange unbefriedigt bleiben könnte. Durch die günstige Lage der Rhonebahn innerhalb der Verkehrsgebiete des Vierwaldstättersees, des Genfersees und der Oberitalienischen Seen, deren fast unvergleichliche landschaftliche Schönheiten und klimatische Vorzüge alljährlich Tausende von Reisenden anlocken, wird derselben bereits ein Vergnügungsverkehr gewährleistet, dessen Umfang vielleicht von keiner der besuchtesten Bahnstrecken der Schweiz übertroffen werden möchte, da sich der aus der Richtung von Frankreich, von Deutschland bezw. Oesterreich und von Italien kommende Fremdenstrom über diese Bahn bewegen wird. Ausserdem wird durch dieselbe der Besuch der beliebten Seitenthäler der Rhone — wir erinnern nur an das Thal der Visp mit dem beliebten Zermatt und dem an Grossartigkeit eines Hochgebirgspanoramas seines Gleichen suchenden Gorner Grat, ferner an das weltberühmte Chamonixthal — in hohem Masse erleichtert. Für Eisenbahnreisende sind diese Thäler bisher lediglich von dem Genfersee her durch die Schweizerische Westbahn zugänglich, während dieselben für die von anderen Seiten kommenden Reisenden nur vermittelst beschwerlicher, kostspieliger und zeitraubender Gebirgstouren erreichbar sind, welche manchen von dem Unternehmen überhaupt abschrecken.

Schliesslich sei auch noch darauf hingewiesen, dass die Rhonebahn für die Schweiz eine zweifellose strategische Bedeutung besitzt.

Die ziffernmässigen Annahmen, welche Herr Abt seinem Projekte zu Grunde legt und in seiner zweiten Denkschrift erläutert, entziehen sich unserer Kritik; dieselben erscheinen aber überaus vorsichtig gewählt und dürften vielleicht zum Theil sehr erheblich hinter den thatsächlichen Verhältnissen zu Ungunsten der Rhonebahn zurückbleiben. Nach dem Kostenvoranschlage für dieselbe entfallen von der bereits erwähnten Gesammtsumme im Betrage von 27 Millionen Francs auf die eigentlichen Baukosten 23 800 000 Frcs. Hierbei ist als Beihilfe der Kantone Wallis und Tessin erwartet: 1. die unentgeltliche Hergabe des für den Bahnbau erforderlichen Landes; 2. die Herstellung der Zufahrten von den bestehenden Strassen zu den Stationen; 3. die unentgeltliche Abtretung des Rechtes auf Fassung von Wasser zum Bahnbetriebe, sowie des zeitweiligen Rechtes auf Benutzung von vorhandenen Wasserkräften zum Baue; 4. die Bewilligung der unentgeltlichen Ausbeutung von Baumaterialien wie Steine, Sand, Kalk u. s. w., jedoch mit Ausschluss von Holz. Die abzutretende Bodenfläche

ist auf 220 ha berechnet, wovon 168 dem Kanton Wallis und 52 dem Kanton Tessin angehören würden.

Der schon vorhandene, der Rhonebahn zufallende Personenverkehr wird von Abt auf 27 820 jährliche Reisen geschätzt, wobei etwa 5 000 regelmässige Besucher des Wallis mit 10 000 Fahrten und 9 000 bis 10 000 Pilger, Einheimische und Geschäftsleute mit 18 000 Fahrten vorausgesetzt sind. Es wird angenommen, dass die anfängliche Vergrösserung dieser Ziffern durch die Rhonebahn

a) hinsichtlich des Lokalverkehrs . . . 7 500 Fahrten,
b) „ der Fremden und Pilger 15 000 „
c) „ des Rundreiseverkehrs . 24 000 „
d) „ „ Durchgangsverkehrs 7 500 „
im ganzen also 54 000 Fahrten

im Jahre umfassen dürfte, so dass der jährliche Gesammt-Personenverkehr auf 81 820 Fahrten zu veranschlagen ist. Der anfängliche Güterverkehr — und zwar der Gepäck-, Vieh-, lokale und durchgehende Waarenverkehr — wird

a) bei Vorhandensein der Simplonbahn auf . 51 660 t,
b) ohne „ „ „ „ . 129 060 t

geschätzt. Für die folgenden Jahre wird eine erhebliche Steigerung der angegebenen Ziffern erwartet.

Bei Berechnung der muthmasslichen Einnahmen sind indessen der grösseren Sicherheit wegen die nachstehenden geringeren Verkehrsmengen der Berechnung zu Grunde gelegt:

Laufende No.	Betriebsjahr	Personen			Eilgut			Gewöhnliches Gut			Einnahmen im ganzen
		Zahl	Einnahmen im einzelnen Frcs.	Einnahmen im ganzen Frcs.	Tonnen	Einnahmen im einzelnen Frcs.	Einnahmen im ganzen Frcs.	Tonnen	Einnahmen im einzelnen Frcs.	Einnahmen im ganzen Frcs.	Frcs.
1	Erstes Jahr	60 000	9,76	585 600	2 000	91,50	183 000	50 000	18,30	915 000	1 683 600
2	Drittes „	80 000	9,76	780 800	2 500	91,50	228 750	60 000	18,30	1 098 000	2 107 550
3	Zehntes „	100 000	9,76	976 000	3 000	91,50	274 500	80 000	18,30	1 464 000	2 714 500

Die Betriebskosten sind

a) für das erste Jahr auf . . . . . . 636 910 Frcs.,
b) „ „ dritte „ „ . . . . . . 747 037 „
c) „ „ zehnte „ „ . . . . . . 1 099 013 „

veranschlagt, so dass sich hiernach die Reineinnahmen wie folgt ergeben würden:

Laufende No.	Betriebsjahr	Reineinnahme im ganzen Frcs.	Reineinnahme in Prozenten des Baukapitals
1	Erstes Jahr	1 046 690	3,9
2	Drittes „	1 360 513	4,9
3	Zehntes „	1 615 487	5,8

Hierzu ist noch zu bemerken, dass das Baukapital im dritten Jahre zu 27 500 000 Frcs. und im zehnten Jahre zu 28 000 000 Frcs. angenommen ist.

Mit lebhaftem Interesse darf man der weiteren Entwickelung der Rhonebahnfrage entgegensehen, deren Schicksal von der Energie und Unterstützung der zunächst Betheiligten und von dem thatkräftigen Eingreifen der Finanzkreise zu Gunsten der durch den Ingenieur Abt gegebenen Anregung abhängig ist. Dass hierbei noch mannigfache Einzelheiten hinsichtlich des Baues, des Betriebes oder der allgemeinen Verwaltung der Bahn sorgfältig erwogen werden müssen, bevor man sich entschliesst, dieselbe zu verwirklichen, ist selbstverständlich. Bekanntlich wird u. a. insbesondere gegen den Zahnradbetrieb, durch welchen an vier Stellen der von Abt vorgeschlagenen Linie Steigungen von 45 bezw. 60 ‰ auf 3,25 bis 6,00 km Länge überwunden werden sollen, geltend gemacht, dass dessen Leistungsfähigkeit für Verhältnisse grösseren Umfanges, wie sie in dem vorliegenden Falle erwartet werden können, unzureichend sein möchte. Diese Zweifel dürften vielleicht durch die bei der Harzbahn Blankenburg-Rübeland inzwischen gemachten Erfahrungen an Gewicht verloren haben, da diese, ebenfalls nach dem System von Abt hergestellte und seit Jahresfrist betriebene Bahn in dieser Hinsicht zu Klagen keine Veranlassung gegeben hat. Nicht unbedenklich erscheint allerdings die Höhenlage des 6,30 km langen Haupttunnels unter dem Kühbodengletscher, in welchen die von der Walliserseite aus dem Rhonethale und die von der Tessinerseite aus dem Bedrettothale aufsteigenden Strecken in einer Höhe von 1 715 bezw. 1 664 m über dem Meeresspiegel eintreten. Zur Zeit wenigstens gilt es als Grundsatz, dass auf einer höher als 1500 m über dem Meere gelegenen Strecke ein dauernder Eisenbahnbetrieb nicht zu erwarten ist.

In jedem Falle aber gebührt der Rhonebahn, welche zweifellos auf eine wirthschaftliche Kräftigung der Gotthardstrecke hinwirken muss, in hohem Masse die Sympathie Deutschlands, dessen Interessen mit der gedeihlichen Entwickelung des letztgenannten Unternehmens bekanntlich so eng verwoben sind!

K—e.

Die Höllenthalbahn von Freiburg nach Neustadt.*)

1. Entstehungsgeschichte.

Ein langgehegter sehnlicher Wunsch der Bevölkerung des Gebiets zwischen dem Feldberg und den Quellen der Donau, von den tannenumrauschten Höhen des Schwarzwaldes bis herab ins blühende Breisgau ist endlich mit der Eröffnung der Höllenthalbahn von Freiburg nach Neustadt wenigstens theilweise in Erfüllung gebracht worden. Die Entstehungsgeschichte dieser neuen Schwarzwaldbahn umfasst einen langen Zeitraum, sie reicht bis in das Jahr 1845 zurück, in welchem Jahre die Gemeinden der Aemter Bonndorf und Stühlingen bei dem Badischen Ministerium eine Vorstellung um Erbauung einer Eisenbahn von Freiburg i. Br. über Neustadt, Bonndorf und Stühlingen nach Schaffhausen einreichten, und noch in demselben Jahre petitionirten die Gemeinden des Amtsbezirks Neustadt wegen Herstellung einer Eisenbahn von Freiburg über Neustadt nach Donaueschingen und an den Bodensee. Die damals vorgeschlagenen Projekte wurden von der Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues entsprechend dem damaligen Stand des technischen Wissens für undurchführbar erklärt und blieben infolge dessen zunächst auf sich beruhen.

In den fünfziger Jahren bildeten sich Eisenbahnkomitees in Freiburg, Neustadt, Furtwangen, um die Anlage einer Bahn über Furtwangen zu betreiben. Aber erst 1861 gelangten dahingehende Petitionen an die Regierung und die Kammern. Durch Verfügung des Grossherzoglichen Handelsministeriums vom 28. Juni 1862 wurden Voruntersuchungen zur Anlage einer Bahn von Breisach nach Freiburg und von da durch das Höllenthal angeordnet. Das Haupthinderniss, welches sich der Ausführung damals entgegenstellte, war der grosse Baukostenaufwand, der für die Strecke Freiburg-Donaueschingen zu ca. 21½ Millionen

*) Nach einer von der technischen Abtheilung der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen bearbeiteten und uns zugesandten eingehenden Denkschrift. D. Red.

Gulden berechnet war, wozu noch 2 145 090 fl. für die Anschaffung des Betriebsinventars kommen sollten.

Erst im Jahre 1869, als erneute Petitionen von 150 Gemeinden an die Regierung und die Landstände eintrafen, wurden nähere Untersuchungen über die Richtungslinie einer Eisenbahn über Neustadt bezw. Furtwangen vorgenommen. Infolge des Krieges und wegen Mangel an Personal verzögerten sich diese Vorarbeiten und erst am 15. Juni 1874 gelangte das Projekt in der zweiten Kammer zur Berathung. Im Hinblick auf die Höhe des Kostenaufwandes und mit Rücksicht auf die Grösse der Eisenbahnschuld wurde jedoch ein Antrag auf Ausführung der Bahn auf Staatskosten von der Kammer nicht gestellt. Erst im Herbst 1878 stellte die Grossherzogliche Generaldirektion der Eisenbahnen in der Kammer den Antrag: Die Bahn von Freiburg nach Neustadt auf Staatskosten in Aussicht zu nehmen. Bei den ständischen Berathungen über das Eisenbahnbau-Budget für 1880/81 wurde auch diesem Antrag, unter Annahme einer angemessenen Beitragsleistung von Seiten der interessirten Gemeinden, die Zustimmung ertheilt. Da jedoch der Beginn der Arbeiten von der Finanzlage des Landes abhängig gemacht wurde, wurde erst im Jahre 1884, nachdem die Beitragspflicht der Gemeinden auf 200 000 *M.* ermässigt worden war, begonnen. Der geistige Urheber und Leiter des Bahnbaues, Baudirektor Gerwig, ist bereits 1885 gestorben.

2. Richtung und Steigungsverhältnisse der Bahn im allgemeinen.

Die Bahn ist theilweise als Adhäsionsbahn, zum Theil als Zahnstangenbahn angelegt, ausserdem besteht dieselbe in bau- und betriebstechnischer Beziehung aus zwei wesentlich von einander verschiedenen Partien. Der untere Theil von Freiburg bis Himmelreich und die Endstrecke von Hinterzarten bis Neustadt tragen den Charakter einfacher gewöhnlicher Thalbahnen, welche der Ausführung keine nennenswerthen Bauschwierigkeiten entgegensetzten; die Adhäsionsstrecke im eigentlichen Höllenthal vom Himmelreich bis zum Hirschsprung ist dagegen eine rechte Gebirgsbahn, bei der ganz bedeutende Bauten nothwendig wurden, wie Tunnels, hohe Stütz- und Futtermauern, ausgedehnte Felsensprengarbeiten und sonstige Bauwerke aller Art. Die Zahnstangenstrecke von Hirschsprung bis Hinterzarten bildet naturgemäss den hauptsächlichsten Theil der Gebirgsbahn und enthält als solcher die bedeutendsten Bauten, wie den mächtigen Ravennaviadukt und mehrere Tunnels u. s. w.

Was nun die Richtung der Bahn anbelangt, so zweigt dieselbe am südlichen Ende des in den letzten Jahren bedeutend erweiterten und umgebauten Bahnhofs Freiburg, welcher in seiner jetzigen Gestalt wohl allen billigen Anforderungen des Verkehrs auf lange Zeit hinaus genügen wird, von der Hauptbahn Mannheim-Basel ab, umzieht im grossen Bogen die Vorstadt Wiehre mit fortwährend freiem Blick auf das Münster und dann in östlicher Richtung am Fuss von Loretto vorbei nach der Station Freiburg-Wiehre, wobei sie den Kronenmühlbach und den Hölderlebach nebst seinen Armen auf eisernen Brücken und die von der Stadt ausgehenden Strassen im Niveau überschreitet. Im weiteren Verlauf zieht die Bahn immer in derselben Richtung auf der Südseite des breiten Dreisamthals hinauf zur Station Littenweiler, sodann nach Ueberschreitung der Dreisamzuflüsse Kapplerbach, Bruggabach und Krummbach zur Station Kirchzarten und weiter über den Rothbach zur Station Himmelreich.

Hier tritt die Trace in das Thal des Rothbach, in das eigentliche Höllenthal ein, an dessen nördlichen Hängen sie sich bis zur Wasserscheide emporwindet. Im Anfang hoch über der Thalsohle liegend, übersetzt sie den Schlossgrund, sowie den Engebachtobel mittelst eiserner Brücken, durchbricht den Felsen, auf dessen Höhe noch die letzten Reste der Ruine Falkenstein sichtbar sind, mit einem 71,7 m langen Tunnel, sodann die Felsmassen des Hirschsprungs mittelst zweier Tunnels von 128,0 m und 68,74 m Länge und erreicht bald darauf die Station Hirschsprung.

Als vor etwa 100 Jahren die Fahrstrasse durch das Höllenthal erbaut wurde, erschien das für lange hinaus als eine staunenswerthe Leistung, da man es wohl kaum für möglich gehalten hatte, durch das Felsengewirr des Hirschsprungs, wo es beinahe schon an Platz für den brausenden Bach fehlte, neben diesem noch eine Fahrstrasse anzulegen.

Nun ist es der modernen Technik, welche für ihre Ausführungen keine Hindernisse, als finanzielle Unzulänglichkeit mehr kennt, gelungen, auch noch für einen Schienenweg neben Bach und Strasse durch das wilde Gestein Bahn zu brechen. Theils unterirdisch, theils an die schroffen Felswände angeklebt und mittelst Galerien gegen herabstürzende Schutt- oder Schneemassen geschützt, windet sich die neue Bahn durch den engen Felsenschlund des Hirschsprungs. Auf der Station Hirschsprung schneidet die Bahn in die Thalsohle ein, die Adhäsionsbahn muss daher hier endigen und die Zahnstangenbahn beginnen. Letztere durchschneidet zunächst in einem 203,0 m langen Tunnel den Bergvorsprung an der Kehre und gelangt im weiteren Verlauf nach den Stationen Posthalde und Höllsteig. Sodann überschreitet sie die Ravennaschlucht auf einer 36 m hohen Brücke, welche sowohl wegen ihrer Grösse und Bauart, als wegen Führung der Zahnstange über dieselbe und wegen ihrer landschaftlich interessanten und malerischen Umgebung den hervorragendsten Punkt der neuen Bahn bildet. Im weiteren wird sie in dem 85,0 m langen Ravennatunnel unter der Landstrasse Freiburg-Neustadt durch und gleich nachher auf eiserner Brücke über dieselbe hinweg geführt und gelangt nach Durchbrechung des Bergkopfes im finstern Rank mittelst 248,0 m langem Tunnel in das sogenannte Löffelthal, auf dessen Nordseite sie, vielfach auf Stützmauern liegend, aufwärts zieht und gelangt nach nochmaliger Durchdringung eines Bergkopfes mittelst des 81,9 m langen Löffelthaltunnels, sowie nach zweimaliger Ueberbrückung des Zartenbaches zur Station Hinterzarten, wo sie endigt.

Die nun wieder beginnende Adhäsionsbahn überschreitet bald nachher die Wasserscheide zwischen Dreisam und Wutach in einer Höhe von 893,53 m über Meer, durchschneidet sodann das, in geologischer Beziehung interessante Hinterzartener Torfmoor und erreicht endlich, nahe am Titisee vorüberziehend, der indessen von der Bahn aus nur im geringen Masse sichtbar wird, die Station gleichen Namens.

Von hier zweigt die Strasse nach Lenzkirch ab, weshalb die Station Titisee, abgesehen von der wachsenden Bedeutung der in der Nähe befindlichen Luftkuranstalten, ohne Zweifel einem lebhaften Verkehr entgegensehen kann.

Die Bahn setzt dann in der Richtung nach Neustadt auf eiserner Brücke über die Gutach und folgt letzterer auf der südlichen Thalseite bis zur Station Neustadt, dem einstweiligen Endziel der Bahn.

Ein sehr anschauliches Bild von der Richtung und den Steigungsverhältnissen der Bahn gibt das der trefflichen Denkschrift beigeschlossene Uebersichtskärtchen und das zugehörige Nivellement.

Die Gesammtlänge der als Adhäsionsbahn ausgeführten Bahnstrecken beträgt 27 765,78 m, die Länge der Zahnstangenbahn 7 175,37 m. Demnach ganze Länge der Bahn 34 941,15 m.

Auf der Adhäsionsbahn liegen horizontal 15,4 pCt. 4 282,02 m, in Steigungen und Gefällen 84,6 pCt. 23 483,76 m, zusammen 27 765,78 m.

Innerhalb der Zahnstangenstrecke liegen horizontal auf Stationen 13,5 pCt. 970,01 m, in Steigungen 86,5 pCt. 6 205,36 m, zusammen 7 175,37 m.

Die grösste Steigung der Adhäsionsbahn ist $2^1/_2$ pCt. (1 : 40), der Zahnstangenbahn $5^1/_2$ pCt. (1 : 18,18).

Auf der Adhäsionsbahn liegen in geraden Linien 54 pCt. in Bögen 46 pCt., zusammen 27 765,78 m.

Auf der Zahnstangenstrecke liegen in geraden Linien 44 pCt., in Bögen 56 pCt., zusamen 7 175,37 m.

Der kleinste Bogenhalbmesser ist 240 m sowohl auf der Adhäsionsbahn, als auf der Zahnstangenstrecke.

Die Stationsentfernungen von Mitte zu Mitte der Aufnahmsgebäude gemessen sind folgende:

Strecke	m	Strecke	m
Freiburg (Hauptbahnhof)-Freiburg-Wiehre	2 515,50 m	Hirschsprung-Posthalde	2 345,37 m
Freiburg-Wiehre-Littenweiler	3 201,88 „	Posthalde-Höllsteig	1 583,00 „
Littenweiler-Kirchzarten	5 242,00 „	Höllsteig-Hinterzarten	3 247,00 „
Kirchzarten-Himmelreich	2 926,00 „	Hinterzarten-Titisee	3 791,00 „
Himmelreich-Hirschsprung	4 352,25 „	Titisee-Neustadt	5 685,65 „
		zusammen	34 889,65 m

Der höchste Punkt der Bahn auf der Wasserscheide zwischen Dreisam und Wutach liegt 893,530 m über Meer, von den Stationen liegen am höchsten Hinterzarten (885,000 m), Titisee (858,000 m), Neustadt (805,000 m), Höllsteig (740,000 m).

Gerichtsverhandlung über den Eisenbahnunfall bei Würzburg vom 1. Juli 1886.

Der verhängnissvolle und folgenschwere Eisenbahnunfall, welcher am 1. Juli v. J. zwischen Würzburg und Rottendorf am Faulenberge stattgefunden hat, ist kürzlich Gegenstand der Verhandlung vor der Würzburger Strafkammer gewesen, durch deren Entscheidung von den 8 Angeklagten 3 zu Gefängnissstrafen verurtheilt und die übrigen 5 freigesprochen worden sind. Ueber den Vorfall haben wir seinerzeit (siehe Jahrg. 1886 S. 607 dies. Ztg.) den Bericht eines Augenzeugen und gleichzeitig eine amtliche Erklärung der Königl. Bayerischen Generaldirektion der Verkehrsanstalten veröffentlicht. Wir entnehmen aus diesen Mittheilungen nachstehend nur das zum Verständnisse des Zusammenhanges der Verhältnisse Erforderliche.

Die Bahn zwischen Würzburg und Rottendorf hat zwar zwei Gleise, dieselben werden jedoch im regelmässigen Verkehr eingleisig derart betrieben, dass das eine Gleis durch die Züge zwischen Würzburg und Bamberg und das andere durch die Züge zwischen Würzburg und Nürnberg in beiden Richtungen befahren wird und Kreuzungen von Zügen jeder Route in Würzburg oder in Rottendorf stattfinden. Nur ausnahmsweise und unter Beobachtung bestimmter Vorsichtsmassregeln ist es gestattet, das Gleis der einen Route für Züge der anderen Strecke zu benutzen, insofern dasselbe nicht durch Züge der eigenen Linie belegt ist.

Am 1. Juli v. J. hatte der Bamberg-Würzburger Postzug No. 49, welcher fahrplanmässig mit dem auf dem Bamberger Gleis ebenfalls verkehrenden Stuttgart-Berliner Schnellzug No. 53 in Würzburg um 1 Uhr 20 Minuten Nachmittag kreuzen sollte, von der Station Seligenstadt ab eine Verspätung von 16 Minuten. Um den Zug 53 nicht unnöthigerweise aufzuhalten, ordnete der Eisenbahnoffizial Ehrlich als dienstthuender Beamter der Station Würzburg, unter deren Aufsicht der Betrieb bis Rottendorf steht, die Verlegung der Kreuzung der beiden genannten Züge nach Rottendorf an. Behufs Verständigung der betreffenden Wechselwärter der Station Würzburg fertigte er daher einen Laufzettel aus, welcher lautete: „Zug 53 fährt vor Ankunft des Zuges 49 ab und kreuzt mit Zug 49, der von Rottendorf-Würzburg das Nürnberger Gleis benutzt, auf Strecke“ und übergab denselben dem Oberstationsmeister Oberlechner um 1 Uhr 13 Minuten zur weiteren Veranlassung. Dieser beauftragte den Arbeiter Günther, den Laufzettel den Wechselwärtern zu überbringen. Ausserdem hatte Ehrlich nach Rottendorf telegraphiren lassen: „Zug 49 hat von Rottendorf bis Würzburg das Nürnberger Gleise zu benützen und begegnet dem Zuge 53 auf der Strecke; ersuche Zug 49 Befehl zu geben, und Antwort. Ehrlich.“ Die Antwort von Rottendorf lautete: „Also benützt Zug 49 das Nürnberger Gleise bis Würzburg, begegnet dem Zuge 53 auf der Strecke. Bürner.“ Der Telegraphist gab folgende Antwort: „Ja. Köster.“ Nunmehr kam um 1 Uhr 15 Minuten von Rottendorf folgende Antwort: „Zug 53 kann auf Bamberger Gleise ab. Bürner. Kann Zug 49 auf Nürnberger Gleise ab?“ Die Antwort hiess: „Ja. Ehrlich.“

Dem Oberkondukteur Dörr, welcher seinerseits das Zugpersonal des Zuges 53 mit Anweisung zu versehen hatte, was auch geschehen sein soll, händigte Ehrlich den Stundenpass ein, auf welchem niedergeschrieben war: „Zug begegnet dem Zuge 49, der von Rottendorf bis Würzburg das Nürnberger Gleise benützt, auf Strecke. Ehrlich.“; ferner den Kreuzungsbefehl, welcher nur die Bestimmung enthält: „Zug No. 53 hat mit Zug 49 zwischen Rottendorf-Würzburg auf Strecke zu kreuzen.“ Dörr gab den Kreuzungsbefehl an den Lokomotivführer des Schnellzuges, Weidner, indem er ihm sagte, dass der Zug das normalmässige Gleise zu befahren habe. Um 1 Uhr 20 oder 22 Minuten fand die Abfahrt statt.

Inzwischen war der Arbeiter Günther bei dem Wechselwärter Meixner angekommen, welcher jedoch nach seiner Angabe den Laufzettel nicht gelesen hat, sondern, nachdem er von Günther mündlich erfahren habe, um was es sich handle, demselben gesagt haben will, er solle sich beeilen, zu den übrigen betheiligten Wechselwärtern zu gehen. Meixner stellte darauf seinen Signalmast richtig auf „Bamberger Ausfahrt“. Während nun der Zug 53 bereits aus dem Bahnhofe herausgefahren kam, wurde von Rottendorf Zug 49 angemeldet, und Meixner will dies Signal für dasjenige des Zuges 53 gehalten haben, welches noch nicht gegeben war. Er änderte also sein Ausfahrtsignal und setzte „Nürnberger Ausfahrt“. Als der Zug 53 an die Weiche gelangte, welche die Ueberleitung von dem Nürnberger Gleise auf das Bamberger Gleis vermittelte, hatte der dieselbe bedienende Wechselwärter Ermel durch den Laufzettel noch keine Kenntniss von der angeordneten Kreuzungsverlegung erhalten. Er liess daher die Weiche so stehen, dass der Zug auf dem Nürnberger Gleise fahren musste, weil er auf dem Bamberger Gleise den Zug 49 erwarten musste, und weil das Signal an dem Maste auf: „Nürnberg Ausfahrt“ stand. Dem Lokomotivführer Weidner fiel dies auf; er schrie Ermel an: „Fahren wir so“, worauf dieser angeblich ihm bejahend zugewinkt habe. So fuhr der Zug auf dem Nürnberger Gleise weiter, obwohl er nicht an dem Schornstein die für diesen Fall vorgeschriebene rothweisse Signalscheibe trug. Die Bahnwärter Krapf und Rambacher bei Posten 60 und 59 fanden in dem Umstande, dass der Zug ohne dies Signal auf dem für seine Fahrrichtung nicht bestimmten Gleise fuhr und dass auch die Signale der elektrischen Läutewerke den Zug 53 als auf dem Bamberger Gleise, dagegen den Zug 49 auf dem Nürnberger Gleise fahrend signalisirten, keine genügende Veranlassung, das Haltzeichen zu geben. Als sich der Zug dem Einschnitte am Faulenberg näherte, erblickten Lokomotivführer und Heizer den Zug 49 auf demselben Gleise aus dem Einschnitte herausfahrend, nach ihrer Angabe in einer Entfernung von 6 Wagenlängen. Weidner gab das Nothzeichen und warf die Steuerung zurück; dasselbe geschah seitens des Führers des Zuges 49. Bei dem Zuge 53 gelangten die Bremsen noch zur Wirkung, bei dem Zuge 49 jedoch nicht mehr, und etwa um 1 Uhr 27 Minuten erfolgte der Zusammenstoss, hinsichtlich dessen verhängnissvoller Wirkung wir auf die bereits erwähnten früheren Mittheilungen Bezug nehmen. 18 Personen wurden getödtet, 43 mehr oder minder verletzt; der Schaden an Material betrug 84 000 ℳ und die Höhe der an die Beschädigten u. s. w. zu zahlenden Entschädigungen ist noch nicht ermittelt.

Infolge dieses Vorfalles sind: 1. der Oberstationsmeister Oberlechner, 2. der Wechselwärter Meixner, 3. der Wechselwärter Ermel, 4. der Bahnwärter Krapf, 5. der Bahnwärter Rammbacher, 6. der Oberkondukteur Dörr, 7. der Lokomotivführer Weidner, 8. der Wagenwärter Sauer beschuldigt worden, durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten, alle, mit Ausnahme des Oberlechner zugleich fahrlässiger Weise und indem sie die Aufmerksamkeit, zu welcher sie vermöge ihres Berufes besonders verpflichtet waren, aus den Augen setzten, den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt und dadurch den Tod und die körperliche Verletzung von Menschen verursacht zu haben. Diese Handlung qualifizirt sich als gemeingefährliches Vergehen nach § 116 Abs. 2 des R.-St.-G.-B., womit bei allen Beschuldigten, mit Ausnahme des Oberlechner, ein Vergehen nach § 316 Abs. 1 und ein Vergehen der fahrlässigen Tödtung und der fahrlässigen Körperverletzung nach § 222 Abs. 1 und 2 und § 230 Abs. 1 und 2 des R.-St.-G.-B. zusammenfällt.

Gegen den Eisenbahnoffizial Ehrlich war anfänglich das gerichtliche Verfahren gleichfalls eingeleitet worden, dasselbe wurde jedoch weiterhin auf Grund der Ergebnisse der Untersuchung wieder eingestellt.

Den Angeschuldigten wird auf Grund der Anklage im einzelnen folgendes zur Last gelegt: 1. Oberlechner hat anstatt selbst den Laufzettel den Wechselwärtern vorzuzeigen, den Günther damit beauftragt, einen unerfahrenen Menschen, der die Oertlichkeit gar nicht kannte und darum bei der knapp bemessenen Zeit zu spät kommen musste; er hätte um so gewissenhafter verfahren müssen, als es sich um eine von dem gewöhnlichen Verfahren abweichende Anordnung handelte. 2. Meixner war nicht berechtigt, das Signal „Bamberger Ausfahrt“ in „Nürnberger Ausfahrt“ abzuändern; war er in Zweifel, so hätte er das Haltsignal geben müssen. 3. Ermel liess die Weiche so stehen, dass der Zug auf das Nürnberger Gleise fahren musste, weil er das Signal „Nürnberger Ausfahrt“ sah; er hätte auch bemerken müssen, dass vorher das Zeichen auf „Bamberg Ausfahrt“ gestanden und erst, während der Zug schon dort vorbeifuhr, gewechselt worden ist; er durfte, als der Zug keine rothweisse Scheibe am Schornstein der Lokomotive trug, diesen keinenfalls auf das Nürnberger Gleise lassen. 4. und 5. Die Bahnwärter Krapf und Rammbacher haben den Zug passiren lassen, der auf dem für ihn nicht signalisirten Gleise und ohne das Signal am Schornstein fuhr, ohne Haltzeichen zu geben; sie hätten, da sie von der Ankunft des Zuges 49 durch das Läutewerk unterrichtet wurden, auf keinen Fall den Zug 53 weiter fahren lassen dürfen. 6. Oberkondukteur Dörr hat sich während der Fahrt nicht davon überzeugt, dass der Zug auf dem richtigen Gleise fahre, sondern sich mit seinen schriftlichen Arbeiten beschäftigt. 7. Lokomotivführer Weidner hat sich ebenfalls nicht überzeugt, ob er das richtige Gleise befuhr. 8. Wagenwärter Sauer hätte sich, da der Zug abfuhr, ohne dass Zug 49 einlief, darüber aufklären lassen müssen, wo die Kreuzung stattfinde.

Im allgemeinen wirft die Anklage die Frage auf: Wäre das Unglück vermieden worden, wenn in den Punkten, in welchen die Angeklagten dienstliche Pflichten vernachlässigten, diese Versäumnisse nicht stattgefunden hätten? — und bejaht diese Frage.

Bei der Vernehmung der Angeklagten behauptete zunächst der Oberstationsmeister Oberlechner, dass er den Arbeiter Günther bei der Uebergabe des Laufzettels zur Eile ermahnt habe; eine geeignetere Persönlichkeit habe ihm nicht zur Verfügung gestanden, und er selbst sei durch seine sonstigen dienst-

lichen Pflichten verhindert gewesen, persönlich die Wechselwärter mit Anweisung zu versehen, da er das Gleis, auf welchem der erwartete Zug 49 einfahren sollte, von einem anderen, gerade eingelaufenen Zuge frei zu machen hatte. Im übrigen hebt derselbe hervor, dass der diensthabende Beamte bei dem Ablassen des Zuges 53 gar keine Kenntniss davon gehabt habe, ob die Verständigung der Wechselwärter über die von ihm angeordnete Kreuzungsverlegung thatsächlich erfolgt sei.

Der Oberkondukteur Dörr gibt die Angaben der Anklage im wesentlichen zu.

Der Lokomotivführer Weidner behauptet, an dem Signalmast das Zeichen „Bamberg Einfahrt" gesehen und demgemäss geglaubt zu haben, er müsse auf dem Nürnberger Gleise fahren, wie es schon öfter geschehen sei. Von dem Präsidenten darauf aufmerksam gemacht, dass er anscheinend doch Zweifel über die Richtigkeit des Weges gehabt haben müsse, da andernfalls sein — oben erwähnter — Anruf an den Wechselwärter Ermel nicht verständlich sein würde, erklärt Weidner, dass durch die Antwort des Ermel, welche er als eine bejahende aufgefasst habe, sein Zweifel behoben gewesen sei.

Der Wagenwärter Sauer will nichts von der Verspätung des Zuges 49 gehört haben; er habe gesehen, dass der Zug 53 auf dem Nürnberger Gleise fuhr, aber nicht gewagt, denselben zum Stehen zu bringen, da er möglichenfalls dafür bestraft worden wäre.

Der Wechselwärter Meixner bestätigt, dass er ursprünglich das Signal „Bamberg Ausfahrt", aber nicht, wie der Lokomotivführer Weidner gesehen haben will, „Bamberg Einfahrt" gezogen habe. Obwohl der Zug 53 noch nicht abgeläutet war, als er an ihm bereits vorübergefahren gewesen sei, so sei er doch zum Ziehen des Signals berechtigt gewesen, weil die Zugmaschine das Achtungssignal gegeben hatte. Die Signalisirung des Zuges 49 durch das Läutewerk habe er nicht gehört; in seiner Nähe sei rangirt worden und ein Wagen rasselnd über eine Brücke gefahren, unter welcher vier elektrische Läutewerke stehen.

Der Wechselwärter Ermel sagte etwa folgendes aus: Ich stand beim Wechsel 3, wo sämmtliche Züge ein- und auslaufen, und wartete auf Zug 49. Ich sah auf einmal den Zug 53 heranfahren und wurde bestürzt, beruhigte mich aber, als ich Günther mit dem Laufzettel, der mir noch nicht vorgezeigt worden war, zum Wechselwärter Weigert laufen sah, weil ich daraus entnehmen zu dürfen glaubte, der Zug dürfe nicht auf dem Bamberger Gleise hinaus; auf dem Nürnberger Gleise brauchte der Zug keine Scheibe. (?) Bei einer eingleisigen Bahn allerdings hätte ich ihn nicht hinausgelassen, ich betrachte aber die Bahn als doppelgleisige. (?) Gesprochen hat Weidner zu mir bei der Vorüberfahrt nichts; er winkte mit den Armen, ich auch, zum Zeichen, dass ich ihn nicht verstanden habe. Nicht jedesmal bin ich von einer Aenderung der Gleisebenützung verständigt worden, und es ist auch nicht jedesmal gesagt worden, wie es gehen sollte. Als ich nachträglich den Laufzettel erhielt erschrak ich, beruhigte mich aber, als ich am Signalmast, an dem zuvor „Einfahrt Nürnberg" gestanden, „Einfahrt Bamberg" stehen sah.

Bezüglich der letzteren, bisher nicht zur Sprache gebrachten Thatsache bestätigt Meixner auf Befragen des Präsidenten und des Staatsanwaltes, dass er allerdings später das Signal „Einfahrt Bamberg" gezogen habe.

Der Bahnwärter Krapf erklärte, dass der auf das Bamberger Gleis gehörende Zug 53 öfter auf der Nürnberger Strecke ohne die rothweisse Signalscheibe am Schornstein der Lokomotive gefahren sei. Auf der Nürnberger Strecke sei zwar von Rottendorf abgeläutet, er habe aber angenommen, der Apparat sei, wie es öfter vorkomme, nicht in Ordnung. Das Läutesignal auf der Bamberger Strecke sei erst spät gegeben. Er habe den Bamberger Zug auf derselben erwartet.

Auch der Bahnwärter Rammbacher bestätigt, dass der Bamberger Zug auf dem Nürnberger Gleise öfter ohne die vorgeschriebene Signalscheibe gefahren sei. Im übrigen habe er das Läutesignal sowohl auf der Bamberger, als auch auf der Nürnberger Strecke erhalten.

Der Zeuge Offizial Ehrlich wird vorläufig unbeeidigt vernommen. Er sagt aus: Ich trat den Dienst zwischen 12¼ und 12½ Uhr Mittags an, und erfuhr, dass Zug 49 eine Verspätung von Oberndorf habe. Dem Oberlechner theilte ich, nachdem ich mich schlüssig gemacht hatte, dass die Kreuzungsverlegung vorzunehmen sei, um 12¾ Uhr mit, was ich vorhatte, da der Stationsmeister bei solchen Dingen gehört werden muss. Derselbe war damit einverstanden, dass die Kreuzung in der geschilderten Weise verlegt wurde. Hierauf erfolgte der bestimmte Befehl an den Stationsmeister, welcher die Ausführung übernahm. Die Rückkunft des Laufzettels ist nie abgewartet worden; letzteres war auch nicht angängig, da sonst die getroffene Anordnung überhaupt nicht durchführbar gewesen wäre. Der Stundenpass ist zugleich mit dem Kreuzungsbefehl, jedoch nicht im letzten Augenblicke, sondern einige Minuten vor Abfahrt des Zuges, abgegeben worden. Von Rottendorf aus war für Zug 49 alles in Ordnung. Ich habe Dörr und Sauer mündlich von der Kreuzungsverlegung verständigt. Als ob ich etwas geahnt hätte, sagte ich zum Oberkondukteur: „Aber fahren Sie ja auf dem normalen Gleise hinaus!" Die Aufsteckung der Signalscheibe war nicht nothwendig, da der Zug auf dem richtigen Gleis zu fahren hatte. Die Telegraphisten, die das Abläuten zu besorgen haben, erwarten wegen der grossen Entfernung und schlechten Lage des Telegraphenbureaus den Abgang der Züge. Ich halte es für keine Unmöglichkeit, dass der Zug zu spät abgeläutet wurde. Der Signalmast wird gezogen mit Abgabe des Achtungssignals der Maschine. Zug 49 war noch nicht signalisirt. Meixner hat „Bamberg Ausfahrt" richtig gestellt. Den Wechselwärter geht die rothweisse Scheibe nichts an, sondern den Bahnwärter. Um Missverständnisse zu vermeiden, habe ich allerdings an der Lokomotive des Zuges 53 niemals eine Scheibe aufstecken lassen, wobei ich bemerken muss, dass zwischen mir und meinen Kollegen hinsichtlich dieser Frage eine Meinungsverschiedenheit besteht. Dem Oberlechner musste ich es überlassen, wie er seiner Pflicht nachkam. Völlige Sicherheit hat man nicht, da keine elektrische Verbindung zwischen Wechselwärter und dem Jourbüreau besteht. Wenn man ein sehr gutes Auge besitzt, sieht man jedoch vom Perron aus die Stellung der Wechsel.

Der als Sachverständiger vernommene Oberbahninspektor und Oberbahnamtsvorstand Kreitner erklärte etwa folgendes: Ehrlich habe die Vorkehrungen bezüglich der Kreuzungsverlegung vorschriftsgemäss ausgeführt. Der Kreuzungsbefehl hätte mit der ausführlichen Bestimmung des Gleises versehen werden, andernfalls aber Weidner sich erkundigen müssen. Der Befehl zur Verständigung der Wechselwärter sei sehr spät gegeben worden. Wenn man mit der Ablassung des Zuges 53 gewartet hätte, wäre nicht viel verloren gegangen. Oberlechner habe gefehlt, weil er alles daransetzen musste, den angenommenen Befehl auszuführen. Es wäre noch Zeit gewesen, zu den Wärtern rechtzeitig zu kommen. Dörr habe sich schwere Unterlassungssünden zu Schulden kommen lassen. Er habe keine genaue Weisung an Sauer gelangen lassen und auch nicht seiner Pflicht genügt, die Ausfahrt an Knotenpunkten besonders gewissenhaft zu kontroliren. Sauer hätte, da er nicht unterrichtet war, die Signalleine ziehen müssen. Die Oberbehörde verlange, dass man bei Zweifeln nicht ängstlich sei, einen Zeitverlust herbeizuführen, um die Sache aufzuklären. Der Führer Weidner habe sich in der unverantwortlichsten Weise vergangen. Es wäre seine Pflicht gewesen, nicht hinauszufahren und bei etwaigem Zweifel noch bei Ermel anzuhalten. Der Signalmast sei für das gesammte Rangirpersonal einschliesslich der Wechselwärter bestimmt. Meixner hätte den Laufzettel lesen müssen. Rammbacher und Krapf hätten den Zug stellen müssen, weil er keine Signalscheibe hatte. Dass Meixner das Signal nochmals wechselte, musste Ermel zu falschen Folgerungen verleiten; den Zug durfte dieser unter keiner Bedingung hinauslassen. Mit dem Unfall hat der Bahnhof Würzburg nichts zu thun. Wenn nur Einer der Angeklagten seine Schuldigkeit gethan hätte, wäre das Unglück vermieden worden. Die Leute haben sich gleichgültig sondergleichen gezeigt und an den Tag gelegt, dass sie theilweise nicht auf der Höhe ihrer Berufsthätigkeit stehen.

Durch die Entscheidung des Gerichtshofes sind der Oberkondukteur Dörr zu 15, der Lokomotivführer Weidner zu 9 und der Oberstationsmeister Oberlechner zu 6 Monaten Gefängniss verurtheilt, die übrigen fünf Angeklagten aber freigesprochen worden, während der Staatsanwalt beantragt hatte, Dörr zu 18, Oberlechner und Weidner zu je 12, Sauer zu 3, Ermel, Krapf und Rammbacher je zu 2 Monaten und Meixner eventuell zu 1 Monat Gefängniss zu verurtheilen.

In der Begründung dieses Urtheiles wird u. a. bemerkt, dass es dem Gericht nicht zukomme, nach den Mitteln zu forschen, durch welche das entsetzliche Unglück habe abgewendet werden können. Man habe in der Verhandlung angeführt, dass eine elektrische Verbindung zwischen dem Perron und dem äusseren Bahnhof fehle, dass die geeignete Kontrole versäumt worden sei u. s. w. Alles das müsse das Gericht aus dem Bereich seiner Untersuchung lassen, ebenso die Frage wer und wie viele Personen das Unglück noch in letzter Zeit hätten vermeiden können. Gesagt müsse aber werden, dass die fieberhaften Ansprüche auf die Schnelligkeit der Beförderung seitens des Publikums mit in das Unglück hereinspielten. Festgestellt wird ferner, dass über die Signalordnung bei dem Betriebspersonal selbst Meinungsverschiedenheit herrschte, und dass die Dienstvorschriften bezüglich des Zuges 49 eine Lücke enthielten, denn es sei nicht bestimmt ausgesprochen gewesen, ob die Bahnstrecke Würzburg-Rottendorf nur als Einzelgleise behandelt werden solle. Endlich wird noch betont, dass bei Anwendung der allergewöhnlichsten Vorsicht das Unglück hätte vermieden werden können.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Schluss der parlamentarischen Session.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat seinen diesjährigen Sessionsabschnitt mit der Annahme des Budgetkapitels über „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten", dann von 3 Eisenbahnvorlagen beschlossen. (Siehe weiter unten.) Wegen der Ermüdung des durch tägliche Doppelsitzungen sehr in Anspruch genommenen und den Pfingstferien zueilenden Hauses bewegten sich die diesfälligen Debatten in einem mässigen Umfange. Es hätte aber kaum etwas neues mehr vorgebracht werden können, nachdem der Ausschuss selbst den in letzter Stunde eingebrachten Gesetzentwurf über die Garantieerhöhung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn eingehend berathen hatte. In Ungarn ist der entsprechende Gesetzentwurf von beiden Häusern des Reichstages bereits angenommen worden. Im Oesterreichischen Herrenhause wurde die Vorlage über die Nachtragsgarantie der Oesterreichischen Staatsbahnen von einem frühern Mitgliede des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angefochten, von der überwiegenden Majorität aber angenommen; die beiden andern Vorlagen kommen vor die nächst wöchentliche Schlusssitzung, dürften aber kaum zu einer Debatte Anlass geben. — In Budapest wurde der letzte Reichstag mit 3 jähriger Mandatsdauer der Abgeordneten (nunmehr 5 Jahre) mit einer Thronrede geschlossen, in welcher hinsichtlich des Bahnwesens darauf hingewiesen wurde, dass durch die hohe Entwickelung der Vizinalbahnen und den Ausbau der vom staatlichen Standpunkte aus so wichtigen Munkacs-Stryer Eisenbahn das Eisenbahnnetz höchst bedeutend vervollständigt worden ist.

Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten.

Bei der Besprechung dieses Budgetkapitels wurden mehrere Wünsche vorgebracht wie: die strengere Ausführung der Inspektion über die vom Staate subventionirten Bahnen, eine bessere Entlohnung des Zugpersonales, die Anwendung des Sequestrationsgesetzes vom Jahre 1877 in allen wie immer möglichen Fällen, die Revision der bestehenden Eisenbahngesetze, zu welchen gesetzgeberischen Massnahmen dem Parlamente jedoch mehr Zeit gegönnt werden sollte (was von dem betreffenden Redner durch die Berathungen über das Lokalbahngesetz und die Vorlage über die I. Ungarisch-Galizische Bahn illustrirt wurde); endlich ist ein grösserer Spielraum für die Thätigkeit des Eisenbahnrathes verlangt worden. Mit Befriedigung wurden dagegen die günstigen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes mit dem Wunsche konstatirt, dass nun nach Ueberwindung der Schwierigkeiten des Beginnes eine grössere Stabilität in die Verwaltung eingeführt werde.

Der Oesterreichische Staatsbahnbetrieb und die Nachtragskredite.

Im Herrenhause führte gegen die Eingangs erwähnte Anfechtung dieser Gesetzesvorlage der Handelsminister Marquis v. Baquehem aus, dass diese Vorlage der beste Beweis dafür sei, dass sich der Staatsbetrieb bisher in einem Uebergangsstadium, in einem unfertigen Zustande befand, und dass es daher heute verfrüht wäre, ein endgültiges Urtheil über eine Einrichtung auszusprechen, welche durch den einmüthigen Willen der gesetzgebenden Faktoren ins Leben gerufen wurde, in der kurzen Zeit ihres Bestandes sich bereits die Sympathien weiterer Kreise der Bevölkerung zu erringen wusste. Der Minister erläutert hierauf die Vorkommnisse, welche zu diesen Budgetüberschreitungen geführt haben, fast in derselben Weise, wie er dies im Abgeordnetenhause (s. S. 380 d. Ztg.) auseinandergesetzt hatte und fügt noch hinzu, dass das ungünstige Ergebniss des Jahres 1884 seinen Grund hat namentlich in der erfolgten Einbeziehung einer siebenmonatlichen Periode fremder Verwaltungen in die Bilanz der Staatsbahnen, welche Einbeziehung deshalb nothwendig war, um die Kontinuität einheitlicher Rechnungsabschlüsse aufrechtzuerhalten. Bevor der Minister noch die Vorkehrungen gegen die Wiederkehr solcher Ueberschreitungen aufzählt, weisst er darauf hin, dass die Herbeiführung der möglichsten Uebereinstimmung der Gebahrungs- und Verrechnungsnormen für den Staatsbetrieb mit jenen der übrigen Staatsdienstzweige bereits theils eingeleitet wurde, theils in der Frage der Einführung des kameralistischen Rechnungsstils in der Buchführung noch den Gegenstand weiteren fachmännischen Studiums bildet.

Präsident Freiherr v. Czedik wendet sich gegen die erwähnte Anfechtung und zwar zunächst dahin, dass die Verzinsung von 2,599 pCt. von dem in den Staatsbahnen investirten Kapitale von 641 Millionen eine sehr bedauerliche sei. Gewiss, wenn die Verzinsung eine 5 pCt. sein würde, so würde man gar nichts besseres thun können, als von Staatswegen eine Bahn nach der andern zu bauen und Staatsgelder darin anzulegen. Wenn mir aber jemand beweisen kann, dass irgendwo ein anderes Kapital, in der Höhe von 640 Millionen und in Realitäten erliegend, ein Vermögen, welches auf wandelnde Geschäftskonjunkturen angewiesen ist, sich mit diesen Prozenten verinteressirt, so werde ich ihm dafür sehr dankbar sein.

In diesem grossen Kapital von 640 Millionen stecken Bahnen, welche von einem vollständigen Defizit begleitet waren, solche, von denen man gedacht hat, dass sie immer von einem Defizit begleitet sein müssen, und bei denen man sehr erstaunt ist, dass sie kein Defizit herbeigeführt haben. Ich erwähne zwei der neuesten Zeit angehörige Bahnen: die Arlbergbahn und die Galizische Transversalbahn. Noch im Jahre 1885 hat die Galizische Transversalbahn einen Abgang von 300 000 fl. gehabt. Wir waren so glücklich, im Jahre 1886, also in dem ersten Jahre, wo die Bahn vollständig im Gange befindlich war, bereits einen Ueberschuss von 800 000 fl. zu erzielen. Wer will die Hoffnung vollständig verlieren, dass diese Bahn mit den Jahren auch ein noch besseres Erträgniss abwerfen wird? War denn das Jahr 1886 wirklich so ausserordentlich reich? War der Verkehr ein so enormer? Haben nicht Handel und Wandel über vollständiges Daniederliegen geklagt? Demungeachtet hat gerade diese Linie sich bereits aus der Misere emporgehoben und fängt an, eine mässige Verzinsung zu liefern. Das sind also Linien, die man gewiss nicht deswegen gebaut hat, um davon reichliche Interessen zu ziehen. Weder die Arlbergbahn und noch viel weniger die Ungarisch-Galizische Bahn sind deswegen gebaut worden.

Würde man aber die Galizischen Linien von dem ganzen Netze abziehen und die Arlberg- und Rudolfbahnlinie — bei denen der Staat immer sehr viel daraufgezahlt hat — darin belassen, so ist die Verzinsung laut des Geschäftsberichtes bereits eine solche von 3 pCt. Ich weiss sehr viele Vermögensanleger, die recht zufrieden und glücklich wären, wenn sie, namentlich bei Realitäten, eine derartige sichere Verzinsung aufzuweisen hätten, und es ist, wie gesagt, die Möglichkeit, dass diese Verzinsung noch steigt, nicht ausgeschlossen.

Im Jahre 1876, als sich die Regierung veranlasst gesehen hat, den Anlauf zur Verstaatlichung zu nehmen, waren die Lasten, welche der Staat zu leisten hatte, nahezu 22 Millionen — hier ist nur von 21 Millionen die Rede. Seither ist es nicht schlechter geworden. Wir stehen heute vor einer Schuld von nur 18 Millionen, haben aber eine ganze Reihe von neuen Linien dafür gebaut.

Redner führt den Nachweis, dass die Belastung des Staates gegenwärtig eine geringere ist, als zur Zeit, wo er noch für die verstaatlichten Bahnen die Zinsengarantie leisten musste.

Das Oesterreichische Lokalbahngesetz.

Die Annahme dieses zuletzt No. 41 S. 381 d. Ztg. besprochenen Gesetzentwurfes wurde vom Handelsminister wie folgt empfohlen: Der Eisenbahnausschuss schlägt vor, vorerst jene Artikel der Regierungsvorlage, durch welche Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen werden sollen, zu beschliessen, welche die gewöhnlichen Vollmachten für die Regierung enthalten. Die Regierung kann sich damit nur einverstanden erklären, da hierdurch dem augenblicklichen Bedürfnisse genügt und jener Theil der Vorlage erledigt wird, welcher vorerst als der dringendste erscheint. Es ist auch die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht einfacher wäre, das bestehende Lokalbahngesetz zu verlängern; allein abgesehen davon, dass die Wirksamkeit des früheren Lokalbahngesetzes mit Ende des vorigen Jahres abgelaufen ist, sind die bezüglichen Artikel, welche die Ermächtigung für die Regierung enthalten, im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien sorgsam neu redigirt worden, wobei die Erfahrungen der letzten Jahre verwerthet werden konnten, ein Vortheil, der bei einer Verlängerung des Gesetzes verloren ginge. Bezüglich der übrigen Theile der Regierungsvorlage, namentlich bezüglich der wichtigen Frage der Benutzung nichtärarischer Strassen hält der Ausschuss neue Erwägungen im Gegenstande für nöthig, denen die Regierung um ihrer prinzipiellen Bedeutung willen mit Interesse entgegensieht.

Für die Nothwendigkeit aber der Ertheilung einer generellen Ermächtigung an die Regierung sprechen die Erfahrungen der letzten sieben Jahre, welche zeigen, dass der Bestand eines Lokalbahngesetzes den wirthschaftlichen Bedürfnissen entspricht. Es handelt sich nun im Lokalbahnwesen darum, den rechten Zeitpunkt wahrzunehmen, in welchem die Verhandlungen soweit gediehen sind, dass mit der Konzessionirung vorgegangen werden kann, und diesen Zeitpunkt nicht zu versäumen. Wenn ein solcher Moment unbenutzt verstreicht, kann das ganze Unternehmen leicht gefährdet werden. Nun ist der gewöhnliche Vorgang der, dass im Frühjahre über die Projekte die kommissionellen Amtshandlungen stattfinden, und wenn sich bei der Tracenrevision sonst kein Anstand ergibt, so können im Herbste, welche Jahreszeit sich wieder aus manchen Gründen für die geschäftlichen Transaktionen am besten eignet, die eigentlichen Finanzirungsverhandlungen abgeschlossen werden.

Manche von den Lokalbahnen, welche auf Grund des alten Gesetzes Ende des vorigen Jahres zu Stande gekommen

sind, wären vielleicht nicht zu Stande gekommen, wenn die ungünstigen Zeitverhältnisse, die am Anfange dieses Jahres eintraten, hätten abgewartet werden müssen.

Es waltet also diesfalls eine Tendenz vor, nicht blos kommissionelle Amtshandlungen über das Projekt, sondern auch die eigentliche Konzessionsverhandlung zu vereinfachen und zu beschleunigen, und es ist kein Grund, diese Tendenz heute zu verlassen. Es könnten überhaupt nur zwei Gründe hierfür massgebend sein: wenn wir bereits genug Lokalbahnen besässen oder mit dem früheren Lokalbahngesetz keine günstigen Erfahrungen gemacht hätten. In ersterer Beziehung kann ich wohl auf zahlreiche Projekte, welche dem Handelsministerium vorliegen, und noch zahlreichere Wünsche, die namentlich im Budgetausschusse vorgebracht wurden, verweisen, und was die Erfahrung betrifft, die wir mit dem bisherigen Lokalbahngesetze gemacht haben, erlaube ich mir anzuführen, dass zur Zeit der Einbringung der letzten Regierungsvorlage, womit die Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen wurden, 74 Lokal- und Sekundärbahnen in der Gesammtausdehnung von 1 964,5 km bereits konzessionirt wurden.

Seither sind auf Grund des obigen Gesetzes 12 Lokalbahnen hinzugetreten. Es sind also auf Grund der Bestimmungen des mit 31. Dezember 1886 ausser Wirksamkeit getretenen Lokalbahngesetzes im Jahre 1886 Lokal- und Sekundärbahnen in der Gesammtausdehnung von 2 399,7 oder rund 2 400 km konzessionirt worden. Unter diesen 86 Lokal- und Sekundärbahnen sind 77 mit rund 2 000 km Gesammtlänge ohne direkte Staatsunterstützung zu Stande gekommen, und je weniger die Verhältnisse es uns gestatten, bedeutende Beiträge aus Staatsmitteln zum Baue von Lokalbahnen zu verwenden, um so grösserer Werth muss auf die indirekte Förderung des Lokalbahnwesens gelegt werden. Als wesentliche Mittel hierzu erscheinen nun diese generellen Vollmachten, welche der Regierung ertheilt werden sollen.

Der Erneuerung des Lokalbahngesetzes kommt aber unter den gegenwärtig obwaltenden Umständen noch eine erhöhte Bedeutung zu. Nachdem die dem grossen Schnellverkehre dienenden Hauptlinien unseres Bahnnetzes, mit einigen Ausnahmen, thatsächlich ausgeführt sind, theils der Vollendung entgegengehen, wird sich die Fürsorge für die Ergänzung und Verdichtung des Bahnnetzes nunmehr den Nebenbahnen zuzuwenden haben. Die Ausführung solcher Nebenbahnen minderer Ordnung eröffnet der produktiven Thätigkeit ein weites Gebiet, innerhalb dessen die Befriedigung mancher wichtigen und dringenden Bedürfnisse möglich ist, um den bisherigen minder begünstigten Landestheilen und -Orten zu Hilfe zu kommen. Diesen Bestrebungen ist aber auch aus einem andern Gesichtspunkte Beachtung zu schenken. Die in den letzten Jahren eingeleiteten grossen staatlichen Eisenbahnbauten nahen ihrer Vollendung, und da die Rücksicht auf die Staatsfinanzen die Wiederaufnahme der staatlichen Eisenbahn-Bauthätigkeit in der allernächsten Zeit in grösserem Umfange kaum möglich machen wird, so erscheint es doppelt wünschenswerth, dass die Privat-Bauthätigkeit im Bereiche des Lokalbahnwesens gefördert wird, damit nicht ein Stillstand im Eisenbahnbaue eintritt, der für zahlreiche Industriezweige, die an den Fortgang des Baugeschäfts gewiesen sind, und für die damit im Zusammenhange stehenden Baugewerbe, aber endlich auch für die Arbeiter selbst von traurigen Folgen begleitet wäre. Dieser Gesichtspunkt legt die stete Aufrechthaltung einer möglichst gleichmässigen Thätigkeit im Eisenbahnbaue nahe, wobei ebensowohl ein vollständiger Stillstand als eine Ueberstürzung infolge künstlichen Anreizes vermieden werden soll. Ich kann daher den Ausschussantrag, die Einräumung der Begünstigungen in jenem Ausmasse, wie sie in den Jahren 1880—1886 statuirt waren, zu beschliessen, nur dankbar begrüssen.

Der Gesetzentwurf wurde auch bis auf Artikel 10 unverändert nach der Fassung des Ausschusses angenommen. Zu letzterm Artikel wurde mit Rücksicht darauf eine Abänderung beantragt, dass es bei einer mehrere Gemeinden durchziehenden Lokalbahn einer dieser Gemeinden nicht ermöglicht werde, das Zustandekommen derselben durch willkürliche oder eigensüchtige Bedingungen zu erschweren oder gar zu vereiteln. Danach wurde beschlossen, dass der letzte Absatz des Artikels 10 wie folgt zu lauten hat: „Andere (nichtärarische) öffentliche Strassen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benutzung der Strasse seitens der Lokalbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Lokalbahnen in Anspruch genommen werden."

Die Staatsgarantie-Erhöhung der I. Ungarisch-Galizischen Bahn. Obwohl die Gesetzesvorlage hierüber (S. 381 d. Ztg.) erst in den letzten Tagen vor Parlamentsschluss eingebracht wurde, fand doch, Dank der ausgezeichneten Motivirung derselben, eine erschöpfende Berathung und Berichterstattung seitens des Eisenbahnausschusses statt. Die Legung des zweiten Gleises und die Refundirung für die Arbeiterhäuser u. s. w. fanden allgemeine Billigung; die Einwendungen richteten sich nur gegen die vorgeschlagene Finanzoperation.

Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft. Die am 31. Mai unter dem Vorsitze des Präsidenten Edmund Joubert abgehaltene ordentliche Generalversammlung genehmigte in allen seinen Theilen den vom vereinigten Verwaltungsrathe vorgelegten Bericht, sowie die unterbreiteten Rechnungen des Betriebsjahres 1886.

Das gesammte Erträgniss des abgelaufenen Jahres wurde auf 17,50 Frcs. festgesetzt und die nach Festsetzung dieses Erträgnisses erübrigende Summe von 80 044,62 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Generalversammlung bestätigte sodann die vorgenommenen Wahlen in den Vorstand der Gesellschaft, nämlich der Herren Sigismund Grafen Berchtold und Julius Alexius Baron des Michels an Stelle des ausgeschiedenen Herrn Dr. Karl Freiherrn von Haerdtl und des verstorbenen Herrn Ludwig Herzog Decazes. Die ausserdem ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden auf die Dauer von 7 Jahren wiedergewählt.

Die Bahnvorkommnisse der Woche, Börsenbericht und Koursnotiz. Die vorstehenden Mittheilungen über die in den letzten Tagen konzentrirte Thätigkeit des Oesterreichischen Parlamentes auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens haben den für unsere Wochenberichte zugemessenen Raum so sehr in Anspruch genommen, dass wir die übrigen Bahnvorkommnisse nur andeuten und im nächsten Berichte mittheilen können. Dieselben übten auf die Koursentwickelung der Bahneffekten einen überwiegend günstigen Einfluss, wozu auch die politische Stille beitrug. Die abgehaltenen Generalversammlungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2536), Oesterreichische Nordwestbahn (160,50), Südnorddeutsche Verbindungsbahn (156,50), Wien-Aspang (ohne Notiz), Buschtěhrader (817) und Ungarische Westbahn (166,25) wurden in ihren Ergebnissen auch koursmässig gewürdigt. Eine bedeutende Steigerung erzielte Elbethal (180) wegen des günstigen Verlaufes der Kartellverhandlungen; dasselbe war der Fall bezüglich Karl-Ludwigbahn (205,50) trotz der Ermässigung ihrer Petroleumtarife wegen der prinzipiellen Genehmigung der Cisternenwagen durch die Direktorenkonferenz, Nordostbahn (165,75) litt endlich, trotz des Dementis ihrer Direktion, unter dem Gerüchte einer Kouponskürzung.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung u. s. w. verschiedener Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken.

1. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion sind:

a) die im Betriebe der Königlich Bayerischen Staatsbahnen befindliche normalspurige Lokalbahn Münchberg-Helmbrechts,

b) die der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft gehörige Neubaustrecke untergeordneter Bedeutung von Derneburg nach Bockenem,

c) die im Betriebe der Ungarischen Nordostbahn befindliche normalspurige Neubaustrecke Munkács-Lawoczne

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

2. Nachdem die zu dem Aachen-Jülicher und Nordhausen-Erfurter Eisenbahnunternehmen gehörigen Strecken (mit Ausnahme der in dem Eigenthume der letzteren Bahn befindlich gewesenen und in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt übergegangenen Strecke Erfurt-Ilversgehofen) in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrheinische) beziehungsweise Frankfurt a/M. übergegangen, ist die Vereins-Mitgliedschaft der Aachen-Jülicher und Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft erloschen und es sind die vorbezeichneten Bahnstrecken nunmehr den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrheinisch) bezw. Frankfurt a/M. und Erfurt zugerechnet worden.

3. Mit dem 16. d. Mts. wird die bisher zu dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover gehörige Strecke Frankfurt a/M.-Bockenheim einschliesslich Bahnhof Bockenheim den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. zugerechnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2421 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag auf Einbeziehung der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in den seitens der Centralverwaltung für Sekundärbahnen gestellten Antrag auf Aufnahme als Mitglied des Vereins (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2458 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Ergänzung der technischen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 2471 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2475 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2479 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Absendung der auf das vormalige Nordhausen-Erfurter Eisenbahnunternehmen bezüglichen Schriftstücke unter der Adresse der K. E.-D. zu Frankfurt a/M. (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 2489 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend die Berichtigung des über die am 5/6. v. Mts. in Bozen abgehaltenen Kommissionsverhandlungen aufgenommenen Protokolls (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2491 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend: Begleitschreiben zu dem über die am 17/18. v. Mts. in Wien abgehaltene Kommissionssitzung aufgenommenen Protokoll (abgesandt am 28. v. Mts.). Die nächste Kommissionssitzung soll am 15. September d. J. in München stattfinden.

No. 2492 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der zu dem Aachen-Jülicher und Nordhausen-Erfurter Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrheinisch), Frankfurt a/M. und Erfurt (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2508 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von beziehungsweise zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 2509 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 2558 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Württemberg.

Kirchheimer Eisenbahn. Ermsthalbahn.

Am 21. Mai fand zu Kirchheim u./Teck die diesjährige Generalversammlung der Aktionäre der bezeichneten Gesellschaft statt. Vertreten waren 261 Aktien mit 129 Stimmen. Nach dem Berichte des Vorstandes des Verwaltungsrathes, Fabr. Faber, kamen im abgelaufenen Geschäftsjahre allein 60 000 Ctr. nach Kirchheim. Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf 113 904 ℳ, die Ausgaben einschliesslich derjenigen für den Erneuerungsfonds auf 59 912 ℳ, also Ueberschuss: 53 992 ℳ. Da hiervon statutengemäss für den Erneuerungs- und Reservefonds sowie für Amortisation 10 184 ℳ abgehen, so bleiben als reiner Ueberschuss 41 756 ℳ. Es wurde beschlossen 17 202 ℳ, das ist 35 ℳ (nicht 85 ℳ wie in No. 40 d. Ztg. infolge eines Druckfehlers angegeben wurde) für die ganze Aktie zu 500 ℳ als Dividende zu vertheilen, 16 000 ℳ zu ausserordentlicher Schuldentilgung zu verwenden, dem Unterstützungsfonds 1 054 ℳ zuzuweisen und auf neue Rechnung 7 500 ℳ zu übertragen. Gegen das Jahr 1874 waren die Ausgaben um 24 000 ℳ geringer und hat die Möglichkeit, neben der Dividende noch fast ebensoviel für die Schuldentilgung verwenden zu können, hauptsächlich in der Verringerung der Ausgaben (weniger in gesteigerten Einnahmen) den Grund. Zum Vorstand wurde Fabrikant E. Faber wiedergewählt.

Aus Urach, den 21. Mai 1887 erhalten wir von der Direktion der Ermsthalbahn folgende Mittheilung: Heute tagte im Rathhaussaal dahier die Generalversammlung der Aktionäre der Ermsthalbahngesellschaft, in welcher 602 Aktien vertreten waren. Als erster Gegenstand kam zur Berathung der vom Gesellschaftsvorstand Direktor Leo erstattete Rechenschaftsbericht über das Verwaltungsjahr 1886. Diesem Bericht ist zu entnehmen, dass die Ergebnisse des Berichtsjahres über Erwarten günstige gewesen sind und dass namentlich aus dem Güterverkehr infolge allgemeiner Steigerung der gewerblichen und kommerziellen Produktion, wie insbesondere der Verfrachtung beträchtlicher Mengen Basaltsteine, eine nicht unerhebliche Mehreinnahme erzielt worden ist. Die Betriebsresultate sind im einzelnen folgende: Betriebseinnahmen 119 621,56 ℳ, Betriebsausgaben 39 130,05 ℳ = 33 pCt. der Roheinnahme, Betriebsüberschuss 80 491,51 ℳ = 5,46 pCt. des restlichen Anlagekapitals à 1 474 200 ℳ. Von dem Betriebsüberschuss, der sich einschliesslich des Uebertrags vom Vorjahr von 4 966,21 ℳ auf 85 457,72 ℳ erhöht, war zunächst die planmässige Tilgungsquote der Prioritätsanleihe von 7 200 ℳ nebst $4\frac{1}{2}$ pCt. Zins aus 701 400 ℳ restlichem Betriebskapital von 31 563 ℳ zusammen der Betrag von 38 763 ℳ zu bestreiten, nach deren Abzug ein Reingewinn verbleibt von 46 694,72 ℳ, welcher nach den von der Generalversammlung einstimmig genehmigten Anträgen der Direktion und des Aufsichtsraths verwendet wird wie folgt: Vertheilung einer Dividende von 27 ℳ pro Aktie (= $4\frac{1}{2}$ pCt.) thut auf 1 300 Stück Aktien 35 100 ℳ Rücklage in den Erneuerungsfonds 6 394,72 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 5 200 ℳ Nunmehriger Bestand des Reservefonds 78 000 ℳ, des Erneuerungsfonds 30 713,93 ℳ, des Betriebsfonds 5 200 ℳ, des Amortisationsfonds 21 204,73 ℳ, Gesammtbetrag dieser Reserven 135 118,66 ℳ.

Bei der Ergänzungswahl des Aufsichtsraths wurden die austretenden Mitglieder Dr. K. Steiner und Konsul J. Federer aus Stuttgart, sowie Kaufmann C. Lenz aus Urach wiedergewählt.

Aus Bayern.

⊙ München, 29. April. Der provisorische Rechnungsabschluss über den Betrieb der Staatseisenbahnen im Jahre 1886 lässt ein zufriedenstellendes Ergebniss erkennen. Es ist nämlich gegenüber der für 1 Jahr der laufenden Finanzperiode budgetirten Bruttoeinnahme von 86 293 183 ℳ eine solche von 86 284 843 ℳ angefallen und es hat die Bruttoausgabe, welche mit 50 802 383 ℳ budgetirt ist, nur 49 393 340 ℳ erfordert. Die Bruttoeinnahme ist sonach gegen den Budgetsatz nur um 8 340 ℳ zurückgeblieben, während das Ausgabeerforderniss um 1 409 043 ℳ geringer war, so dass die Reineinnahme des Jahres 1886 von 36 891 503 ℳ die mit 35 490 800 ℳ im Budget angesetzte Reineinnahme um 1 400 703 ℳ überschreitet. Abgesehen davon, dass die angegebenen Ziffern der wirklichen und der budgetirten Bruttoeinnahme einen Beweis für die zutreffende Würdigung der wirthschaftlichen Momente liefern, welche insbesondere bei Veranschlagung der eigentlichen Transporteinnahmen zu erwägen sind, ist das für das erste Jahr der XIX. Finanzperiode 1886 und 1887 erzielte Ergebniss insofern erfreulich, als es sich bei den Budgetansätzen bekanntlich um die Durchschnittsziffer der für 2 Jahre ermittelten Anschlagsziffern handelt und der Einnahmeanfall des ersten Jahres einer Finanzperiode in der Regel unter jenem für das zweite Jahr bleibt. Sehr günstig stellt sich aber eine Vergleichung der Brutto- und Reineinnahme des Jahres 1886 mit den bezüglichen Ergebnissen des Jahres 1885, in welchem erstmals die Konkurrenz der Arlbergbahn zur vollen Wirkung gelangte.

Es betrugen im Jahre	1885	1886
die Bruttoeinnahme . . .	83 839 086 ℳ	86 284 843 ℳ
„ Reineinnahme	34 986 412 „	36 891 503 „

und es übersteigt daher die Bruttoeinnahme des Jahres 1886 jene von 1885 um 2 445 757 ℳ und die Reineinnahme des ersteren jene des letzteren Jahres um 1 905 091 ℳ. Die Fortdauer friedlicher Verhältnisse und der von denselben abhängigen Verkehrsentwickelung vorausgesetzt, dürfen wir auch von dem Jahre 1887 zufriedenstellende Ergebnisse aus dem Betriebe der Bayerischen Staatseisenbahnen und die allmähliche Ausgleichung des durch die Arlbergbahn hervorgerufenen Einnahmeentganges erwarten.

Wir können noch anfügen, dass auch die Bayerische Bodenseedampfschifffahrt den im Budget für 1 Jahr der XVIII. Finanzperiode vorgesehenen Anfall an Reineinnahme im Jahre 1886 bedeutend überholt hat, indem dieselbe nach dem provisorischen Rechnungsabschluss 97 601 ℳ beträgt, während das Budget nur 46 550 ℳ annimmt.

Vom 1. Juni l. J. an kommen im Verkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen unter sich Blankobillets zur Einführung. Der Zweck der Einrichtung ist, die unmittelbare Abfertigung von Reisenden von jeder Bayerischen Staatseisenbahnstation — ausnahmlich der Haltestellen und Lokalbahnstationen — nach jeder Bayerischen Staatseisenbahnstation — ausnahmlich der Lokalbahnstationen — zu ermöglichen. Hiernach können Blankobillets nach Haltestellen ausgefertigt, jedoch solche ab Haltestellen nicht verlangt werden. Die Bahnen mit Lokalbahnbetrieb sind von dem Verkehre mit Blankobillets ausgeschlossen. Blankobillets werden nur für gewöhnliche Züge und zwar zur einfachen Fahrt für die I., II. und III. Klasse, zur Hin- und Rückfahrt für die II. und III. Klasse aufgelegt. Mit Einführung des neuen Militärtarifs am 1. Oktober l. J. werden auch Blanko-Militärbillets ausgegeben werden. Wenn und soweit ein Schnellzug benutzt werden will, hat der Reisende, falls nicht auf der Abgangsstation die entsprechenden Schnellzugs-Ergänzungsbillets aufliegen, solche auf derjenigen Station, in welcher der Uebergang auf den Schnellzug erfolgen soll, zuzulösen. Bei einfacher Fahrt kann ein Blankobillet der I., II. oder III. Klasse auch für mehrere Personen abgegeben werden. Das Gleiche ist der Fall bei Blanko-Militärbillets.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands bearbeitet vom Reichs-Eisenbahnamt. In 4 Blättern. Massstab 1 : 1 000 000. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW. 12, Kochstrasse 68—70. 5 *M.* Kolorirt mit Angabe der Eisenbahn-Direktionsbezirke 6 *M.*

Wir haben auf diese treffliche Karte bereits in No. 36 S. 340 anerkennend hingewiesen. Besonders hervorheben wollen wir nachträglich noch, dass auch eine kolorirte Ausgabe der Karte erschienen ist. Auf derselben sind die Preussischen Direktionsbezirke farbig auseinander gehalten, während (auf dem Rande der Karte) die Betriebsamtsbezirke mit ihren einzelnen Bahnlinien einzeln aufgeführt werden. Der Preis dieser kolorirten Ausgabe stellt sich nur um 1 *M.* höher als die nicht kolorirten Blätter und ist dieselbe so sauber und klar ausgeführt, dass wir diese Ausgabe ganz besonders noch empfehlen möchten.

Berichtigung. In No. 39 S. 359 Anmerkung ist irrthümlich als Redner, welcher den Vortrag über Strassenbahnen mit Seilbetrieb in Nordamerika im Verein Deutscher Ingenieure gehalten hat, der Königliche Eisenbahn-Maschineninspektor Sillies genannt worden, während Herr Civilingenieur W. Voit jenen Vortrag gehalten hat. Der vollständige Vortrag findet sich in No. 235 (nicht 233) von Glaser's „Annalen“ abgedruckt.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehre. Die in No. 37 vom 14. Mai l. J. verlautbarten Frachtsätze für Cellulose, Holzzeugmasse etc. für die Relationen Wien-Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Dresden-Elbkai finden nicht im Reklamationswege sondern gleich im Kartirungswege Anwendung.

Wien, den 27. Mai 1887. (1233)
Die Betriebsdirektion.

---

2. Eröffnungen.

Eröffnung der Haltestelle Wehbach für den Wagenladungsverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Altena unterstellte Bahnstrecke Kirchen - Wehbach mit der Station Wehbach für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie der Lokaltarife für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Mit dem Tage der Eröffnung treten die für die Station Wehbach in dem Lokal-Gütertarif bezw. Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Januar 1887 sowie in dem Tarifheft 2 für den Rheinischen Nachbarverkehr nebst den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Elberfeld, den 26. Mai 1887. (1234)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Verwaltungsänderung.

Vom 1. Juni d. J. ab wird mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Frankfurt a/M. die Verwaltung und den Betrieb des dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Wiesbaden unterstellten Bahnhofs Frankfurt a/M. (Taunusbahn) und die Strecke Rebstock - Bockenheim exkl. - Louise exkl. für dasselbe übernehmen.

Demgemäss sind in den zur Zuständigkeit der Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gehörigen Angelegenheiten Anträge, Mittheilungen und Beschwerden bezüglich der gedachten Strecke an das erstgenannte Betriebsamt zu richten. Bereits anhängige Sachen werden jedoch vom Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Wiesbaden erledigt, insoweit sie nicht in geeigneten Fällen, unter Benachrichtigung der Antragsteller an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Frankfurt a/M. abgegeben werden. (1235)

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Direktion der K. Ung. Staatsbahnen. Auf der Strecke Piski-Szászváros (Broos) und auf der Strecke Gyéres-Torda wurde infolge eingetretener Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser am 21. Mai l. J. der Gesammtverkehr eingestellt und dürfte die Verkehrsstörung beiläufig 8 Tage dauern.

Budapest, am 27. Mai 1887. (1236)
Die Direktion.

---

5. Güterverkehr.

Staatsbahn - Güterverkehr Bromberg-Berlin. Im Staatsbahn - Güterverkehr Bromberg-Berlin tritt mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr zwischen Ober-Streit und Thorn für die im Ausnahmetarif 7 genannten Steinsorten an Stelle des Ausnahmesatzes 0,83 *M.* der ermässigte Satz 0,76 *M.* für 100 kg in Kraft. Ausserdem sind auf Seite 39 des Nachtrags VI in der vorletzten Zeile der Stationsname „Guben“ in „Lüben“ sowie im Haupttarif die Entfernungen für Berlin, Görlitzer Bahnhof nach:

Berlin, Ostbahnhof . .	von 21 auf 16 km
Lichtenberg-Friedrichsf.	„ 16 „ 11 „
Cüstrin	„ 94 „ 89 „
Cüstriner Vorstadt . .	„ 96 „ 91 „

abzuändern.

Bromberg, den 1. Juni 1887. (1237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigseisenbahn. Am 1. Juni l. J. erscheint der IX. Nachtrag zu unserem vom 1. April 1885 gültigen Lokalgütertarif. Derselbe ist soweit vorräthig von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unengeltlich zu beziehen.

Mainz, den 31. Mai 1887. (1238)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Verkehr zwischen Ober - Graslitz und Sächsischen Stationen. Zum Tarife für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist ein vom 15. Juni d. J. bezw. von Eröffnung der Strecke Schönberg-Schleiz ab gültiger provisorischer Nachtrag erschienen, welcher Frachtsätze für die an den neuen Strecken Geithain - Leipzig und Schönberg - Schleiz belegenen Stationen enthält.

Die betheiligten Stationen sowohl, als auch unser Verkehrsbüreau in Dresden-Altstadt, Böhmischer Bahnhof, Flügel C, ertheilen nähere Auskunft hierüber.

Dresden, den 28. Mai 1887. (1239)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangt der 1. Nachtrag zum Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. April l. J. — u. A. enthaltend: Frachtsätze für Station Roth - Malsch, den neuen Ausnahmetarif No. 12 (für Ricinuskuchenmehl) etc. — zur Einführung.

Exemplare desselben werden von unsern Dienststellen kostenfrei abgegeben.

Karlsruhe, den 26. Mai 1887. (1240)
Generaldirektion.

Lokaltarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Vom 1. Juni d. J. ab findet der für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets zwischen Rückersdorf und Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof, bestehende Ausnahmetarifsatz von 0,26 *M.* für 100 kg auch auf die vor Berlin belegenen Stationen Mahlow, Marienfelde, Rangsdorf und Zossen Anwendung.

Berlin, den 26. Mai 1887. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrich-Bahn. In den Ausnahmetarif 3 (für Roheisen etc.) der Tarifhefte No. 2 und 8 ist mit Wirkung vom 25. d. Mts. für den Verkehr zwischen Rodingen Französische Grenze und der Station Rothe Erde bezw. Rothe Erde A. J. ein ermässigter Frachtsatz von 5,45 *M.* für 1 000 kg aufgenommen.

Köln, den 25. Mai 1887. (1242)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrich-Bahn. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarifheft 7, enthaltend Frachtsätze für die Station Urbach des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Roheisen etc. und Aufhebung der Vorbemerkung des Haupttarifs, in Kraft, welcher an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben wird.

Köln, den 27. Mai 1887. (1243)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Juni cr. tritt zu dem Anhange des Staatsbahn-Gütertarifs Berlin-Breslau ein Nachtrag III in Kraft, durch welchen Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter sowie direkte Frachtsätze nach Berlin, Central-Markthalle, eingeführt werden. Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. Mai 1887. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Vieh- etc. Tarif für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag IV zu dem vorbezeichneten Tarife zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Erweiterung des Geltungsbereiches des Tarifes durch Aufnahme der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn.

II. Aenderung und Ergänzung der Tarifvorschriften.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Sätze für die Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn treten mit Eröffnung dieser Bahn für den Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Tarifsätze noch bis zum 1. Juli d. J. in Geltung.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der am Tarif betheiligten Bahnen zu beziehen.

Erfurt, den 26. Mai 1887. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Juni d. J. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Titelblattes.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen.
4. Aufhebung von Tarifsätzen.
5. Neue bezw. abgeänderte Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Berka, Blankenhain, Grunstedt, Hetschburg, Holzdorf, Martinswerk, Nohra, Saalborn, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn, gültig vom Tage der Eröffnung des Güterverkehrs auf der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn.
6. Berichtigungen.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juli d. J. in Kraft. Nachtragsexemplare können von den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen käuflich bezogen werden.

Erfurt, den 26. Mai 1887. (1246)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Durch den am 10. Juni d. J. in Kraft tretenden Nachtrag IX zu Theil II des Verbandsgütertarifs werden die Station Burxdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, sowie die Stationen Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in den Verbandsverkehr aufgenommen.

Ausserdem enthält der Nachtrag anderweite Tarifkilometer bezw. Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen für verschiedene Verkehrsverbindungen, Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife für Stammholz, sowie für Holz des Sp.-T. III, ferner neue Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter und Aufhebung der Transitsätze für Eger und Franzensbad. Die in dem Nachtrage enthaltenen Tarifänderungen für die Stationen Eisenstein und Salzburg, sowie die darin vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter finden sofort Anwendung. Der Nachtrag kann von den betheiligten Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden.

Erfurt, den 24. Mai 1887. (1247)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Vom 1. Juni d. J. kommt Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen für die Haltestelle Uder, gültig ab 1. Juni und Eröffnung des neuen Bahnhofs der Preussischen Staatsbahnen Frankfurt a/M. am 1. Juli d. J. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 21. Mai 1887. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Für Güter der Spezialtarife II und III treten im Verkehre zwischen Ludwigsstadt und Bienenmühle am 1. Juni d. J. und im Verkehre zwischen Ludwigsstadt und Lausigk sowie Liebertwolkwitz am 15. Juni d. J. direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 26. Mai 1887. (1249)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokalgütertarif. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Breslau Oderthorbahnhof und Hundsfeld gelegene Haltestelle Schottwitz für die Abfertigung von Wagenladungsgütern mit der Massgabe eröffnet, dass Sendungen nach dieser Haltestelle nur frankirt und von derselben nur unter Ueberweisung der Frachten und Nebengebühren, in beiden Fällen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Expeditionen und in unserm Verkehrsbüreau zu erfahren. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist die Haltestelle nicht geeignet.

Breslau, den 26. Mai 1887. (1250)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Brenner und via Pontebba. Mit sofortiger Gültigkeit ist der für Kartoffeltransporte aus Italien im Beiblatt zu No. 35 der Vereinszeitung publizirte Schnittsatz Peri transit-Magdeburg (Centralbahnhof) von 29,81 Frcs. unter den gleichen Bedingungen auch für Sendungen nach Magdeburg-Elbbahnhof und -Fischerufer anwendbar.

München, den 24. Mai 1887. (1251)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Rheinischer Nachbar-Verkehr. Viehsendungen zwischen Station Straelen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und den Stationen Aachen und Aachen T. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) werden vom 1. Juni d. J. ab bis auf Weiteres auf Wunsch der Versender auch über Geldern direkt abgefertigt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 26. Mai 1887. (1252)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar-Verkehr. Am 1. Juni d. J. kommen im vorbezeichneten Verkehr zur Einführung:

a) je ein Nachtrag IV bezw. III zu den Heften 3, 4 und 5 des Gütertarifs und Nachtrag II zum Hefte 3 des Kohlen-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1887. Dieselben enthalten ausser Berichtigungen Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die neu aufgenommene Station Cattenes des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch);
b) Frachtsätze für die Beförderung von Eilgütern (zunächst für die Dauer der Badezeit bis 1. Oktober d. J.) für Station Creuznach (Bad) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch);
c) Berichtigungen zum Nachtrag II zu Heft 4 des Gütertarifs.

Soweit die Berichtigungen Frachterhöhungen in sich schliessen, treten dieselben erst am 15. Juli d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der gedachten Nachträge zu haben sind.

Köln, den 27. Mai 1887. (1253)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung direkter Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs III.)

Am 1. Juni d. J. kommen für den Verkehr zwischen Station Trotha des Direktionsbezirks Magdeburg und einzelnen Stationen der Böhmischen Westbahn direkte Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs III zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Magdeburg, den 27. Mai 1887. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Juni 1887 treten die Nachträge XIII zum Gütertarifheft 1 und XII zum Gütertarifheft 2, sowie Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Berichtigungen, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Erfurt N. E. der vormaligen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, neue Entfernungen und Sätze für die Haltestelle Uder des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar, W. B. Bhf., der an einem noch bekannt zu machenden Tage für den Güterverkehr zu eröffnenden Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn. Insoweit durch die Nachträge Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze zur Einführung gelangen, treten dieselben bezüglich der Station Erfurt N. E. erst am 1. Juli, im Uebrigen am 15. Juli 1887 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 27. Mai 1887. (1255)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Juni d. J. gelangt Nachtrag II zum Vieh- etc. Tarif für vorgenannten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, ermässigte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen zwischen Leipzig, Eilenburger und Thüringischer Bahnhof, und mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und Aufhebung der Frachtsätze für Erfurt, Nordh.-Erf. Bhf.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei welchen auch Nachträge zum Preise von 0,05 *M.* für das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 27. Mai 1887. (1256)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 42 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

5. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Am 1. Juni d. J. gelangt Nachtrag VI zum Gütertarif für den vorgenannten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält u. A. neue Entfernungen für die Stationen Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn — gültig vom Tage der Eröffnung dieser Bahn für den Güterverkehr —, eine Berichtigung zum Kilometerzeiger, Ergänzungen und Berichtigungen zu den Ausnahmetarifen, sowie Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Station Erfurt, Nordhausen-Erfurter Bahnhof.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei welchen auch Nachträge zum Preise von 0,10 *M.* für das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 27. Mai 1887. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Badischer Verkehr. Am 1. k. M. kommt der Nachtrag 4 zur Einführung, welcher anderweite Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement sowie Tarifvorschriften, ermässigte und beziehungsweise neue Frachtsätze der allgemeinen und Ausnahmetarife für verschiedene Stationen enthält. (1258)

Frankfurt a/M., den 28. Mai 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Die durch Nachtrag II vom 8. Mai d. J. zu Heft 7 des Mitteldeutschen Verbandstarifs für den Verkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und der Station Gemünden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., andererseits, eingeführten Ausnahme - Frachtsätze für Sendungen bestimmter Stückgüter gelten auch im Verkehr mit der Station Gemünden der Bayerischen Staatsbahn. Die für Dresden-Altstadt im Verkehre mit den Bayerischen Stationen Aschaffenburg und Gemünden eingeführten Stückgut - Ausnahmefrachtsätze werden auch im Verkehre mit der Station Dresden-Friedrichstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin angewendet.

Dresden, am 27. Mai 1887. (1259)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Der zum 1. Juni d. J. erscheinende 13. Nachtrag zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr vom 1. Januar 1885 enthält ausser einigen Aenderungen etc. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Bestimmungen über die zum 1. Juli d. J. stattfindende Eröffnung des Wagenladungsverkehrs auf dem neuen Bahnhof der Staatsbahnen in Frankfurt a/M., über den Uebergang der Nordhausen-Erfurter Bahn an den Preussischen Staat, sowie Tarifsätze für die Haltestelle Plessa, Bezirks Erfurt. Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren. (1260)

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1887.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Heiligenstadt und Arenshausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. belegene Haltestelle Uder für den Wagenladungsverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Staatsbahnverkehr Altona-Frankfurt a/M. aufgenommen.

Die Berechnung der Tarifsätze erfolgt wie im Uebrigen nach den Entfernungen. Die letzteren sind durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen für Heiligenstadt, bezw. von 8 km an die Entfernungen für Arenshausen zu bilden, je nachdem die eine oder die andere Rechnungsweise ein günstigeres Resultat ergibt.

Altona, den 25. Mai 1887. (1261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Niederdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs E b (Eisen des Spezialtarifs II etc.) für den Verkehr zwischen Rheinisch - Westfälischen Stationen einerseits und den Mecklenburgischen Stationen Rostock und Wismar andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 27. Mai 1887. (1262)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni d. J. wird die Haltestelle Kreuznach (Bad) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) — vorläufig auf die Dauer der Badesaison — für die direkte Beförderung von **Eilgütern** im Staatsbahnverkehr **Hannover-Köln (linksrheinisch)** eröffnet. Bis zur Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrags werden der Frachtberechnung die im Tarif für den vorbenannten Staatsbahngüterverkehr für die Station Langenlonsheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) enthaltenen Entfernungen mit einem Zuschlag von 9 km zu Grunde gelegt.

Hannover, den 27. Mai 1887. (1263)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In dem Tarife für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Juni 1886 ist ein vom 10. Juni l. J. ab gültiger Nachtrag II erschienen, welcher eine Aenderung des Vorwortes im Haupttarife, Frachtsätze für die Stationen der neueröffneten Bahnstrecke Freiburg i. Br. - Neustadt i. Schwarzw. und die Badische Station Schiltach sowie die seit Ausgabe des I. Nachtrages in Kraft getretenen Tarifergänzungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 28. Mai 1887. (1264)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch im Verkehre zwischen der diesseitigen Station Waldshut und Ostschweizerischen Stationen Anwendung findenden Reglement und Tarife der Schweizerischen Bahnen für den Transport lebender Thiere (vom 1. Januar 1877) tritt am 1. Juni d. J. der fünfte Nachtrag, Aenderungen der Transportbestimmungen enthaltend, in Kraft.

Karlsruhe, den 27. Mai 1887. (1265)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auch im Verkehre Ostschweizerischer Stationen mit den diesseitigen Stationen Basel und Waldshut Anwendung findende internschweizerische Ausnahmetarif No. 1 für Bier in Fässern ist in neuer, vom 1. Juni l. J. ab gültigen Auflage herausgegeben worden.

Karlsruhe, den 27. Mai 1887. (1266)
Generaldirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Juni cr. wird die am gleichen Tage zu eröffnende Haltestelle Uder in den direkten Verkehr für Wagenladungen mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einbezogen.

Die Frachtsätze bilden sich nach den um 8 km zu erhöhenden Entfernungen von Arenshausen in demselben Verkehre.

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1887. (1267)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 5. Juni tritt zum Tarifheft 1 der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Verkehrsstellen Belgershain, Hopfgarten i/Sachsen, Lausigk, Lauterbach - Steinbach, Liebertwolkwitz, Otterwisch und Tautenhain der Sächsischen Staatsbahn, sowie Bestimmungen wegen des Ueberganges des Nordhausen-Erfurter Bahnunternehmens auf den Preussischen Staat.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag zu erhalten ist.

Erfurt, den 28. Mai 1887. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Berlin. Am 1. Juni d. J. tritt für Steine des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen der diesseitigen Haltestelle Ober - Streit und Station Thorn des Direktionsbezirks Bromberg ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,76 *M.* für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 26. Mai 1887. (1269 H&V)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Polnischer Verband. Vom 1. Juni 1887 ab wird die Station Barmen (Unter-) des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in das Tarifheft No. 3 des Deutsch-Polnischen

Eisenbahnverbandes aufgenommen. Nähere Auskunft über die Höhe der Tarifsätze geben die Verbandsstationen und die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 27. Mai 1887. (1270)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Juni d. J. tritt zu unserm Lokal-Gütertarife vom 1. September 1882 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Exemplare dieses Nachtrags sind bei unsern Güterexpeditionen und in unserm Geschäftslokale hierselbst unentgeltlich zu haben.

Dortmund, den 30. Mai 1887. (1271)
Die Direktion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Juni d. J. treten Nachtrag XII zum Gütertarifheft 1, Nachtrag IX zum Gütertarifheft 2 und Nachtrag III zum Tarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, gültig vom Tage der Eröffnung dieser Bahn auch für den Güter- etc. Verkehr, Aufhebung der Frachtsätze für die Station Erfurt N. E. Bhf., Berichtigungen und Ergänzungen. Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, woselbst die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 28. Mai 1887. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif (Heft No. 1), gültig vom 1. Mai 1887 an, ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben, welches bei den Güterexpeditionen der Verbandsstationen eingesehen und von den Inhabern des gedachten Tarifs unentgeltlich bezogen werden kann. Das Berichtigungsblatt enthält ausser der Beseitigung einiger Druckfehler, eine anderweite Fassung der Bestimmung über Verwendung von Wagen mit anderer Tragkraft als 10 000 Kilogramm, gültig vom 1. Mai cr., ferner eine Vorschrift über die vom 1. Juni l. J. an erfolgende Einbeziehung der Bayerischen Station Achdorf in den direkten Güterverkehr.

Hannover, den 27. Mai 1887. (1273)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbands-Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die Haltestelle Kreuznach (Bad) des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) für den Eilgutverkehr in den Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.) vom 1. August 1883 einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Tarifentfernungen der Station Langenlonsheim zuzüglich 9 km zu Grunde gelegt. Näheres ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 27. Mai 1887. (1274)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterr. Verbandsverkehr. Am 1. Juni 1887 gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes Theil II je ein Nachtrag V zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten die Ergänzung der Bestimmung über zeitweise Kürzung der Frachtsätze, Erweiterung der Klassen- und Ausnahmetarife, Einführung neuer Ausnahmetarife für Bier, Eisen und Giesserei-Roheisen im Heft 1, Granitsteine, Bier in Mengen von 10 000 Kilogramm, eiserne Wasserleitungsröhren und Asphalt etc. im Heft 2, Gültigkeitsverlängerung des Ausnahmetarifes für Borke im Heft 1 und für Glassand im Nachtrage III zum Heft 2, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 29. Mai 1887. (1275)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
Namens der betheiligten Oesterr. Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer. Vom 1. Juli 1887 angefangen wird im Sinne des Ungarischen Gesetzartikels XIV ex 1887 die auf den Ungarischen Eisenbahnen bei Frachtsendungen zur Einhebung gelangende Transportsteuer von 3 pCt. auf 5 pCt. erhöht.

Demzufolge werden sich auch die in den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden Elbkai vom 1. September 1885, sowie in den Nachträgen derselben enthaltenen Frachtsätze entsprechend erhöhen.

Diese Erhöhungen gelangen durch Ausgabe von Steuerzuschlags-Tabellen in Form von Tarifsnachträgen zur Einführung, welche s. Z. von den betheiligten Verwaltungen und der unterzeichneten Generaldirektion bezogen werden können.

Wien, am 27. Mai 1887. (1276)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Maschinen, zusammengesetzt oder zerlegt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Rothkosteletz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	0,74 *M.*

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. Mai 1887. (1277)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Für Langholztransporte von Würbenthal (Mähr.-Schlesische Centralbahn) nach Bodenbach/Tetschen transit wird, von dem in der Vereinszeitung vom 12. Januar 1887, No. 3 sub Zahl 113 publizirten Frachtsatze, eine weitere Frachtermässigung von 0,05 *M.* pro 100 kg im Refaktiewege bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1887 unter Berücksichtigung der bisher gültigen Bestimmungen zugestanden.

Wien, am 27. Mai 1887. (1278)
Die Betriebsdirektion.

Galizischer Gemeinschafts-Verkehr. Mit 1. Juli bezw. 1. August d. J. (soweit Frachtsatzerhöhungen vorkommen) treten in obigem Verkehre folgende Tarifnachträge in Kraft, und zwar:

zu Tarifheft	1,	Nachtrag	IV
„ „	2,	„	II
„ „	3,	„	I
„ „	4,	„	III
„ „	5,	„	III
„ „	6,	„	I
„ „	7,	„	III
„ „	8,	„	I
„ „	9,	„	II
„ „	10,	„	II.

Diese Nachträge sind in den Verbandstationen, sowie bei den betheiligten Verbandverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 3. Juni 1887. (1279)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Wolle aller Art und Wollabfälle (exkl. Schlackenwolle und Baumwolle) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft.

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Brünn, Brüsau-Brünlitz, Skalitz-Boskowitz	1,82 *M.*
Von Dresden-Elbkai nach	
Brünn, Brüsau-Brünlitz, Skalitz-Boskowitz	2,21 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. Mai 1887. (1280)
Die Betriebsdirektion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Mit 1. Juli 1887 treten die nachverzeichneten Tarife sammt Nachträgen ausser Kraft:

1. Spezialtarife für Getreide etc. im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, K. K. priv. Graz-Köflacher Bahn und Ungar. Westbahn, gültig vom 15. Dezember 1881.

2. Tarif für Getreide etc. im Verkehre von der Station Raab (U. W.-B.) nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. priv. Graz-Köflacher Bahn, gültig vom 1. Januar 1882.

3. Spezialtarif für Getreide etc. im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, gültig vom 1. Januar 1882.

4. Tarif für den Transport von Getreide etc. im Verkehre zwischen der Station Stuhlweissenburg (S. B.) und den Stationen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Wien-Neu Szönyer Linie), gültig vom 1. Januar 1882.

5. Spezialtarif für Mineralkohle, Koaks etc. im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Bahn, Kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Bahn und K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, ferner von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der K. K. priv.

Oesterr. Staatseisenbahn - Gesellschaft, gültig vom 1. Januar 1882.

6. Spezialtarif für Mineralkohlen, Koaks und Briquetts von Stationen der K. K. priv. Mohács - Fünfkirchner Bahn und der Kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, gültig vom 1. Januar 1882.

7. Ausnahmetarif für Mineralkohle etc. von Szászvár Máza im Südwest-Oesterr.-Ung. Eisenbahnverbande, gültig vom 15. Juli 1886.

8. Ausnahmetarif für Mineralkohle etc. von Szászvár Máza im Westungar. Eisenbahnverbande, gültig vom 15. Juli 1886.

9. Spezialtarif für weiches Bau-, Werk-, Schnittholz etc. im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der Mohács-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahnen, gültig vom 1. Dezember 1885.

10. Ausnahmetarif für Borstenvieh im Südwest - Oesterr. - Ung. Eisenbahnverbande nach Sopron und Steinfeld, gültig vom 1. März 1885.

11. Spezialtarif für Osbt im Südwest-Oesterr. - Ung. Eisenbahnverbande von Unter-Drauburg, gültig vom 1. Dezember 1885.

12. Tarif für verschiedene Artikel zwischen Stationen der K. Ung. Staatsbahnen (Centralnetz und Dálja - Broder Linie) der Ung. Nordostbahn, Alföld-Fiumaner Eisenbahn sowie Budapest (S. B.) und den Stationen Agram, Carlstadt und Sissek, gültig vom 1. Februar 1884.

13. Spezialtarif für Wein und leere Fässer von Stationen der Donau - Draubahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn, gültig vom 1. Januar 1882.

An Stelle der sub 1 bis 4 und 6 bis 12 genannten Tarife treten neue Tarife in Kraft, deren Einführung besonders kundgemacht wird.

Budapest, am 26. Mai 1887. (1281)

Die Direktion
der Königl. Ung. Staatseisenbahnen,
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1887 wird die im Nachtrag II zum Tarife für den rubrizirten Verkehr, gültig vom 1. April 1887 auf Seite 6 sub VII zu Seite 26 des Tarifes sub F „Besondere Begünstigungen“ für grüne Tabakblätter Russischer Provenienz für Brody gewährte Reexpeditionsfrist von 9 Monaten auch auf Lemberg ausgedehnt.

Wien, den 26. Mai 1887. (1282)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge der Erhöhung der Transportsteuer tritt zu dem Personen- und Gepäcktarife der in Verwaltung der Kgl. Ung. Staatsbahnen stehenden Arad-Temesvárer Bahn vom 1. Juni l. J. angefangen der I. Nachtrag ins Leben.

Exemplare dieses Nachtrages sind in dem Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatsbahnen erhältlich.

Budapest, am 25. Mai 1887. (1283)

Die Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Tarifangelegenheit. Am 15. Juni l. J. tritt ein neuer Tarif für die direkte Personenbeförderung von und nach den Nordseebädern Norderney, Borkum, Langeroog, Spiekeroog und Wangeroog in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderen auch besonders ermässigte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets (Saisonbillets) mit 45tägiger Gültigkeitsdauer von Wien (Nordwestbahnhof) nach Norderney über Leipzig - Bremen - Geestemünde oder Norden.

Die Billets geben Anspruch auf ein Gepäcks-Freigewicht von 25 kg.

Nähere Auskünfte ertheilt die unterzeichnete Generaldirektion.

Wien, am 28. Mai 1887. (1284)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Tarifangelegenheit. Vom 1. Juni l. J. angefangen gelangen zwischen Wien Nordwestbahnhof einerseits und den Stationen Haugsdorf, Hadres - Markersdorf und Kadolz - Mailberg andererseits ermässigte Tour- und Retourbillets mit 3tägiger Gültigkeitsdauer zur Ausgabe. Die Preise derselben betragen:

	II.	III.
	Klasse	
Wien-Haugsdorf od. umgekehrt	4,80	3,30
„ Hadres-Markersdorf od. umgekehrt. . .	5,10	3,40
„ Kadolz-Mailberg od. umgekehrt	5,30	3,60

inklusive Stempelgebühr.

Wien, am 26. Mai 1887. (1285)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Priv. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenb.-Gesellschaft. K. K. priv. Kaiser-Ferdinands - Nordbahn. Tarifangelegenheit. Am 15. Juni l. J. tritt ein neuer Tarif für die direkte Personen- und Gepäcks-Beförderung von und nach den Nordseebädern Westerland auf Sylt, Wyk auf Föhr und Helgoland in Wirksamkeit. Derselbe enthält besonders ermässigte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets (Saisonbillets) mit 45tägiger Gültigkeitsdauer von Wien (Nordwestbahnhof, Nord- oder Staatsbahnhof) nach den vorgenannten Badeorten.

Die Billets geben Anspruch auf ein Gepäcks-Freigewicht von 25 kg.

Nähere Auskünfte ertheilen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Wien, am 28. Mai 1887. (1286)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

1. Nach einer Mittheilung der betreffenden Verwaltungen sind am 1. d. Mts. folgende Verkehrsstellen zur Eröffnung gelangt:

a) die im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln zwischen den Stationen Wickrath und Erkelenz bezw. den Stationen Dormagen und Norf gelegenen Haltepunkte Herath bezw. Nievenheim;

b) die im Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau zwischen den Stationen Breslau (Oderthorbahnhof) und Hundsfeld gelegene Haltestelle Schottwitz.

Die zu a) genannten Haltepunkte sind für den Personenverkehr — ohne Gepäckabfertigung —, die zu b) aufgeführte Haltestelle Schottwitz für die Abfertigung von Wagenladungsgütern (u. zw. mit der Massgabe, dass Sendungen nach dieser Haltestelle nur frankirt, von derselben nur unter Ueberweisung der Frachten und Nebengebühren, in beiden Fällen jedoch ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen) dem Betriebe übergeben worden. Die Haltestelle Schottwitz ist zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nicht geeignet.

2. An demselben Tage ist die im Bezirke der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn belegene Station Kojetitz für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

3. Der Name der Station Brixenthal ist nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Westendorf abgeändert worden.

Berlin, den 2. Juni 1887. (1287)

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
Wex.

7. Generalversammlungen.

Wir berufen die 17. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf

Donnerstag, den 30. Juni d. J.,
Mittags 12 Uhr

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts zu Braunschweig.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichtes über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1886/87.
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Ersatzwahl für ein durch Tod ausgeschiedenes Mitglied des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 30. Mai 1887. (1288)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

8. Submissionen.

Lieferung von Petroleum. 450 000 bis 545 500 kg Amerikanisches Petroleum zur Beleuchtung sind vom 1. Juli l. J. bis 30. Juni k. J. an die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung zu liefern.

Die Lieferung hat an die Stationen Chemnitz, Dresden-Neust. und Leipzig frachtfrei stattzufinden.

Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung Chemnitz einzusehen, oder von dort zu beziehen.

Für das netto gelieferte Petroleum — ermittelt aus dem Bruttogewicht durch Abzug von 20 pCt. Tara — wird derjenige Preis gewährt, welcher an dem der Absendung vorhergehenden Börsentage für Bremen in der Berliner Börsenzeitung amtlich notirt worden ist, einschliesslich eines Zuschlages für 100 kg netto.

Die Angebote haben mithin nur diesen Zuschlag zu enthalten, welcher für frachtfreie Lieferung nach den vorgenannten Stationen beansprucht wird. Die Staats - Eisenbahnverwaltung hat die Wahl, ob sie die Gefässe behalten oder den Lieferanten auf den Empfangsstationen zur Verfügung stellen will; daher ist in dem Angebote auf beide Fälle Rücksicht zu nehmen. Die auf Station Borsdorf für Leipzig angelieferten Fässer werden in Leipzig zurückgegeben.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Petroleumlieferung“ bis 11. Juni d. J. bei der Königlichen Generaldirektion portofrei einzureichen. Angebote, auf welche bis 21. Juni d. J. keine Zusage ertheilt ist, sind als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 28. Mai 1887. (1289)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Die Lieferung von:
5 Personenwagen II/III Kl.
1 komb. Post- und Gepäckwagen } 1 Loos,
5 Personenwagen III. Kl.
5 Personenwagen IV. Kl. } 1 Loos,
64 Tragfedern
80 Spiralfedern } 1 Loos,
soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen, und werden daselbst gegen Entrichtung von 2 ℳ für jedes Loos auf Wagen, und von 1 ℳ für das Loos auf Federn in Baar oder in Deutschen Reichspost-Briefmarken verabfolgt.

Angebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:
Angebot auf Lieferung von Personen- und Gepäckwagen bezw. Trag- und Spiralfedern
bis zum 18. Juni cr. Vormittags 11 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter werden eröffnet werden.

Ende der Zuschlagsfrist 16. Juli cr.

Köln, den 28. Mai 1887. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

9. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Wagen.

9 bedeckte Güterwagen (Kolliwagen) von 7,5 t Tragfähigkeit und
20 offene Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit,
welche für unsere Zwecke nicht mehr brauchbar sind, sollen im ganzen oder getheilt im Wege des Meistgebots verkauft werden.

Wegen Besichtigung dieser Wagen wolle man sich an den Vorstand der Hauptwerkstätte zu Witten Herrn Eisenbahn-Maschineninspektor Schmidt wenden.

Die bezüglichen Angebote sind uns unterschrieben, versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Verkauf von alten Wagen" bis zum 10. Juni d. J. einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 10. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der erscheinenden Anbieter im Centralbüreau — Zimmer 89 — hierselbst statt.

Elberfeld, den 23. Mai 1887. (1291)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Speditionsbeamter

an selbstständiges, flottes Arbeiten gewöhnt und vollständig vertraut mit dem in- und ausländischen Eisenbahntarifwesen, möglichst mit Sprachkenntnissen, für ein grosses Drahtfabrikgeschäft gesucht.

Reflectanten, denen es um eine dauernde Stellung zu thun ist, wollen ihre Offerten nebst Zeugnissabschriften unter Angabe ihrer Gehaltsansprüche sub H. 3687 an die **Expedition dieses Blattes** adressiren.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nº. 43. 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Juni 1887.

Inhalt:

Die Grundsteinlegung zum Nordostseekanal.

In allen Kreisen, welchen Deutschlands Ehre, Macht und Gedeihen am Herzen liegt, war die Aufmerksamkeit in den letzten Tagen insbesondere auf jene Stelle des Deutschen Vaterlandes gerichtet, wo der, durch die Lorbeern ruhmreicher Kriege nicht minder, wie durch glänzende Friedensthaten unter den Herrschern der Gegenwart und der Vergangenheit hervorragende greise Deutsche Kaiser durch seine Anwesenheit und Mitwirkung bei einer denkwürdigen Feier derselben eine ihrer Bedeutung entsprechende Weihe verliehen hat. Auf der meerumrauschten Feldmark des erst vor wenigen Jahrzehnten dem Deutschen Vaterlande wiedergewonnenen Schleswig, an der Holtenauer Mündung des zwischen Kiel und dem befestigten Friedrichsort in den Kieler Hafen eintretenden alten Eiderkanales hat Kaiser Wilhelm, umgeben von den Würdenträgern seines Reiches und einer, mit jubelnder und von Herzen kommender Begeisterung ihm huldigenden Volksmenge, am 3. d. Mts. den geschichtlichen Akt der Grundsteinlegung zum Nordostseekanal vollzogen. Dieser Tag festlichen Gepränges bedeutet bekanntlich den Beginn eines Werkes, welches bestimmt ist, auf Jahrhunderte hinaus dem friedlichen Wetteifer der Völker auf den Gebieten des Handels, der Industrie, der Gewerbe und des Verkehrs zu dienen, aber, wenn die Verhältnisse es so fügen sollten, in Zeiten kriegerischer Nothwehr auch zum Schutze des Reiches gegen feindliche Angriffe von der Wasserseite her verwerthet zu werden. Durch den Nordostseekanal wird somit das Deutsche Eisenbahnnetz, auf dessen umfassender Ausnutzung die Behauptung der Machtstellung des Deutschen Reiches sowohl im Frieden wie im Kriege zu einem sehr wesentlichen Theile beruht, in erwünschter Weise ergänzt, und diese Uebereinstimmung des Zweckes zwischen der demnächstigen Wasserstrasse und den Eisenbahnen lässt es angezeigt erscheinen, noch unter dem Eindrucke des soeben erst verrauschten Festjubels dem neuen Unternehmen auch an dieser Stelle einige Worte freudiger Theilnahme zu widmen.

Der Gedanke, die Nord- und Ostsee durch eine den Schiffsverkehr ermöglichende Wasserstrasse zu verbinden, gehört bekanntlich bereits einer fernen Vergangenheit an. Ursprünglich war hierbei insbesondere der Wunsch massgebend, den gefährlichen Klippen zu entgehen, welche den, von dem einen Meere dem anderen zusteuernden Schiffer auf der Fahrt durch das Skagerack und das Kattegatt bedrohen; denn zahllos sind die Schiffe, welche gerade dieser verhängnissvollen Stelle zum Opfer gefallen sind. Das fünfzehnte Jahrhundert, in welchem schon der Versuch gemacht wurde, diesen Gedanken zu verwirklichen, war den Aufgaben, deren Lösung der Technik hierbei oblag, noch nicht gewachsen. Als demnächst der Seeverkehr zwischen der Nord- und Ostsee sich vergrösserte und sich auch das Bedürfniss herausstellte, die Küstenschifffahrt zu beleben, wurde vor etwa hundert Jahren unter Benutzung des Bettes der Eider und Levensau der bisherige Schleswig-Holsteinische Kanal zur Ausführung gebracht. Die Masse desselben und seiner Schleusen gestatten jedoch nur den Verkehr von Schiffen einer beschränkten Grösse. Je mehr sich aber im Laufe der Zeit die Ansprüche auf Vereinfachung, Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrs steigerten, um so dringlicher wurde in den betheiligten Kreisen die Nothwendigkeit einer den Forderungen der Gegenwart entsprechenden Wasserverbindung

zwischen der Nord- und Ostsee erörtert und die Möglichkeit derselben auch durch bezügliche Entwürfe nachzuweisen versucht. Politische Wirren und wiederholte kriegerische Ereignisse hemmten Jahrzehnte hindurch die Entwickelung der angeregten Kanalfrage, welche vor den nach Lage der Verhältnisse dringlicher erscheinenden Aufgaben der betheiligten Staaten zurücktreten musste. Dem neu erstandenen Kaiserthum war es schliesslich vorbehalten, auch dieser Angelegenheit seine, unablässig auf die Förderung der allgemeinen Wohlfahrt gerichtete Fürsorge zuzuwenden, und die lebhaften Verhandlungen, welche durch die Vorlage über den Bau des Nordostseekanals in dem Deutschen Reichstage, sowie in dem Preussischen Landtage erst im vorigen Jahre veranlasst worden sind und mit der Genehmigung zur Ausführung des gewaltigen Staatsunternehmens geendet haben, werden dem Gedächtnisse unserer Leser noch gegenwärtig sein.

Denjenigen, welche im Bewusstsein der langjährigen Vorgeschichte des Nordostseekanals der feierlichen Grundsteinlegung am 3. d. Mts. beiwohnen konnten, dürfte die auch in diesem Falle bewiesene Thatsache von der unverwüstlichen Kraft eines grundsätzlich richtigen und trotz aller Hindernisse schliesslich doch siegreichen Gedankens mit ganz besonderem Nachdrucke ersichtlich gewesen sein.

Für die Feier war auf der nördlichen Seite des Eiderkanals und an der Mündung desselben in unmittelbarer Nähe der Zollverwaltungsgebäude ein besonderer, mit künstlerischem Geschmack und reichem, den Verhältnissen angepasstem Schmucke ausgestatteter Festplatz hergerichtet, dessen bedeutsamen Mittelpunkt der Kaiserpavillon bildete, vor welchem der Grundstein verlegt worden ist. Unter den, dem letzteren nach gewohnter Sitte eingefügten Schriftstücken und sonstigen Gegenständen dürfte die nachstehende, während der Feier von dem Staatsminister von Boetticher in Vertretung des durch Krankheit an der Theilnahme verhinderten Reichskanzlers Fürsten von Bismarck verlesene Urkunde ein besonderes Interesse beanspruchen:

„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen etc. thun kund und fügen hiermit zu wissen: Die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung der beiden Deutschen Meere durch eine für den Verkehr der Kriegs- und Handelsflotte ausreichende Wasserstrasse ist seit langer Zeit das Ziel patriotischer Wünsche gewesen. So lange das Vaterland der Einigung entbehrte, lag dieses Ziel in unerreichbarer Ferne. Nachdem aber durch Gottes Fügung das Deutsche Reich neu erstanden war, konnte der Plan zur Herstellung jener Verbindung in der Uns seitdem beschieden gewesenen Zeit friedlicher Entwickelung festere Gestalt gewinnen. Durch das Reichsgesetz vom 16. März 1886 ist die Verbindung beider Meere nunmehr sichergestellt worden. Ein Bauwerk von gewaltiger Ausdehnung soll damit unternommen, ein bleibendes Denkmal Deutscher Einigkeit und Kraft geschaffen und in den Dienst nicht nur der vaterländischen Schifffahrt und Wehrhaftigkeit, sondern auch des Weltverkehrs gestellt werden. Keine menschliche Voraussicht vermag die zukünftige Bedeutung dieses Baues in vollem Umfange zu ermessen; die Wirkungen desselben ragen über das lebende Geschlecht und über das zur Rüste gehende Jahrhundert hinaus. Im Hinblick auf diese Bedeutung des vaterländischen Unternehmens haben Wir beschlossen, dass im Namen der Fürsten und freien Städte des Reichs, in Gemeinschaft mit den Vertretern des Reichstages und des Preussischen Landtages, der Grundstein zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals, und zwar an der Stelle gelegt werde, an welcher sich in Zukunft die Eingangsschleuse bei Holtenau erheben wird. Möge der Bau dem Deutschen Vaterlande, möge er den Elbherzogthümern zu Heil und Segen gereichen! Möge durch ihn das Gedeihen der Deutschen Schifffahrt und des Deutschen Handels, die friedliche Entfaltung des Weltverkehrs, die Stärkung der vaterländischen Seemacht und der Schutz unserer Küsten kräftig gefördert werden! Das walte Gott in Gnaden! Gegenwärtige Urkunde haben Wir in zwei Ausfertigungen mit Unserer Allerhöchsteigenhändigen Namensunterschrift vollzogen und mit Unserem grösseren Kaiserlichen Insiegel versehen lassen. Wir befehlen, die eine Ausfertigung mit den dazu bestimmten Schriften und Münzen in den Grundstein der Schleuse bei Holtenau niederzulegen, die andere in Unserem Archiv aufzubewahren. Gegeben Holtenau, den 3. Juni 1887."

An der Stelle, wo soeben erst in weihevoller Stimmung gewichtige Worte geschichtlicher Tragweite von der begeisterten Zustimmung der Festtheilnehmer begrüsst worden sind, wird sich nunmehr für eine Reihe von Jahren ein ernstes und mühevolles Arbeitstreiben entwickeln. Mannigfaltig und eigenartig sind die bei der Ausführung des gewaltigen Unternehmens der Technik bevorstehenden Aufgaben. Wir zweifeln aber nicht daran, dass sie denselben vollauf gewachsen sein und ihrem Ruhmeskranze, dessen erste Blätter bereits den fernsten Zeiten des Alterthums angehören, ein neues unverwelkliches Blatt hinzufügen wird. Gern wollen wir auch hoffen, dass eine dankbare Nachwelt derjenigen mit Anerkennung gedenken wird, welchen es beschieden war und beschieden ist, an der Förderung und Durchführung dieses Werkes mit Rath und That mitzuwirken. Würdig reiht sich dasselbe den bedeutendsten Unternehmungen seiner Art — dem Suezkanal, dem Panamakanal u. s. w. — an, und hoffnungsvoll darf man der Zukunft entgegensehen, welcher es dank der vorgeschrittenen Leistungsfähigkeit der Technik, dieses gewaltigsten Kulturträgers der Neuzeit, vergönnt ist, sich so vielseitiger und umfassender Verkehrserleichterungen zu erfreuen, wie sie selbst von einer nahe liegenden Vergangenheit kaum geahnt werden konnten. Diejenigen aber, welche das Entstehen solcher Werke in schaffensfreudiger Zeit mit verständnissvoller Theilnahme verfolgen dürfen, werden gewiss mit besonderer Erkenntlichkeit dem Worte Ulrichs von Hutten beipflichten, dass es eine Lust ist zu leben! —

K—e.

Eisenbahndirektions-Präsident Hendel †.

Am 24. v. Mts. starb unerwartet nach beinahe 53jähriger ehrenvoller Dienstlaufbahn der Präsident der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., Herr Heinrich Eduard Hendel. Derselbe war am 14. Juli 1814 zu St. Goarshausen geboren, am 3. Oktober 1834 nach Erledigung der rechts- und staatswissenschaftlichen Studien als Herzoglich Nassauischer Amtsaccessist angestellt und 1846 zum Domänenassessor und Mitglied der General-Domänendirektion, 1848 zum Regierungsassessor und Mitglied der Landesregierung, 1850 zum Ministerialassessor und Mitglied der Ministerialabtheilung des Innern, 1852 zum Ministerialrath ernannt. In den Jahren 1854 und 1855 war Herr Hendel Herzoglich Nassauischer Bevollmächtigter bei dem Päpstlichen Stuhle, 1856 Regierungskommissar bei der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahngesellschaft; 1861 wurde derselbe zum vorsitzenden Mitgliede der provisorischen Eisenbahndirektion, 1862 zum Geh. Regierungsrathe, 1864 zum Vorsitzenden der Eisenbahndirektion Wiesbaden ernannt und in dieser Stellung 1866 in den Preussischen Staatsdienst übernommen. Nach Auflösung der früheren Eisenbahndirektion in Wiesbaden wurde ihm am 1. April 1880 die Stellung des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. übertragen, nachdem er bereits unter dem 5. März 1880 zum Eisenbahndirektions-Präsidenten mit dem Range eines Rathes zweiter Klasse befördert worden war. Seine Verdienste sind durch hohe Orden der verschiedensten Staatsregierungen anerkannt worden. Am 3. Oktober 1884 hatte der Verstorbene sein 50jähriges Dienstjubiläum gefeiert.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. d. Mts. für den Güterverkehr eröffnete, zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld (Betriebsamt Altena) gehörige, 3,1 km lange normalspurige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Kirchen-Wehbach ist nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat den Kilometerzeiger No. 38 (Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) neu, zum Kilometerzeiger No. 42 (Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg) den I. Nachtrag, zum Kilometerzeiger No. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) den IV. Nachtrag, zum Kilometerzeiger No. 45 (Sächsische Staatsbahnen) den V. Nachtrag und zum Kilometerzeiger No. 40 (Eisenbahn-Direktionsbezirk — linksrheinischer — Köln) den VII. Nachtrag ausgegeben, wodurch der im August 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 38 (alt 19) nebst den Nachträgen I — III, sowie der im Januar 1882 erschienene Kilometerzeiger No. 25 (Nordhausen-Erfurter Bahn), ferner der Kilometerzeiger No. 1 (Aachen-Jülicher Bahn), endlich die Nachträge I — III zum Kilometerzeiger No. 74 ungültig werden und aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen sind.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Direktion hat das Güterwagenpark-Verzeichniss No. 68 (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) neu ausgegeben; das infolge dessen aufgehobene ältere Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachtrag I ist nunmehr aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Verzeichniss der Maximal-Radstände. Zu dem im März d. J. erschienenen Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximal-Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge ist seitens der geschäftsführenden Direktion der I. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2546 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 2547 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Verdeutschung der in den Drucksachen des Vereins enthaltenen Fremdwörter und fremdsprachigen Ausdrücke (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 2547 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, desselben Inhalts (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 2557 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 2609 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe des I. Nachtrages zum Verzeichnisse der Maximal-Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 2610 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 2612 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 2621 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Mittheilung, dass für die auf den 28. d. Mts. in Salzburg anberaumte Sitzung dieser Kommission der Wartesaal I. Klasse der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bereit gehalten wird (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Direktionsbezirk Altona:

Eröffnung der Haltestelle Jesteburg.

Am 1. d. Mts. ist die zwischen Buchholz und Marxen gelegene Haltestelle Jesteburg für den Personenverkehr eröffnet. Eine direkte Personenabfertigung von und nach Jesteburg findet nach und von Buchholz und Marxen statt. Eine Gepäckabfertigung findet zunächst nur in der Richtung nach Jesteburg statt.

Direktionsbezirk Elberfeld:

Eröffnung der Strecke Kirchen-Wehbach.

Die dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte zu Altena unterstellte Bahnstrecke Kirchen-Wehbach mit der Station Wehbach ist vom 1. d. Mts. für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Für diese Bahnstrecke sind die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 massgebend.

Direktionsbezirk Breslau: Eröffnung der Haltestelle Schottwitz.

Die zwischen den Stationen Breslau Oderthorbahnhof und Hundsfeld gelegene Haltestelle Schottwitz ist am 1. d. Mts. für die Abfertigung von Wagenladungsgütern mit der Massgabe eröffnet worden, dass Sendungen nach dieser Haltestelle nur frankirt und von derselben nur unter Ueberweisung der Frachten und Nebengebühren, in beiden Fällen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen.

Bayerische Staatsbahnen: Eröffnung der Lokalbahn Hof-Naila-Marxgrün.

Die normalspurige Lokalbahn Hof-Naila-Marxgrün ist, wie bereits in No. 40 S. 372 d. Ztg. in Aussicht gestellt wurde, am 1. Juni l. J. dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. Die Stationsentfernungen sind folgende von Station Hof ab: Haltestelle Neuhof 2,231 km, Haltestelle Köditz 4,577 km, Halteplatz Stegenwaldhaus 4,218 km, Halteplatz Rothenbürg 2,030 km, Haltestelle Selbitz 2,285 km, Haltestelle Naila 3,413 km, Station Marxgrün-Steben 4,216 km.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Am 27. v. Mts. ist die Neubaustrecke Derneburg-Bockenem mit den für den gesammten Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Güter- und Vieh-Verkehr eingerichteten Stationen Wohldenberg, Nienhagen, Schlewecke und Bockenem dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Strategische Eisenbahnen.

Die Württembergische zweite Kammer hat in ihrer Sitzung vom 27. v. Mts. das zwischen der Regierung und dem Reiche im Interesse der Landesvertheidigung getroffene Abkommen über die Herstellung des zweiten Gleises der Linie Crailsheim-Eppingen, sowie über den Neubau der Strecke Tuttlingen-Inzigkofen einstimmig genehmigt. Hinsichtlich der Einzelheiten über diese Bauanlagen, sowie über die Vertheilung der Kosten für dieselben verweisen wir auf die ausführlichen Mittheilungen aus der Denkschrift über die Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung in No. 33 d. J. dieser Zeitung. Zur Bestreitung der Baukosten wird durch Württemberg eine Anleihe aufgenommen werden.

Sekundärbahn Strehlen-Grottkau.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ist mit den allgemeinen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Strehlen über Prieborn nach Grottkau nebst einer Zweigbahn nach Wansen beauftragt worden.

Bekanntmachung von Aenderungen des Betriebsreglements.

Der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen sowie an das Königliche Eisenbahnkommissariat folgenden Erlass gerichtet: „Nach Absatz 2 der Schlussbestimmung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 sind Abänderungen des Reglements — ausser durch das „Centralblatt für das Deutsche Reich“ — auch von den Eisenbahnverwaltungen in je einem am Sitze derselben erscheinenden öffentlichen Blatte zu verkündigen. Die letztere Bestimmung ist von den Eisenbahnverwaltungen nicht überall genau beachtet und werden Aenderungen des Betriebsreglements hierdurch der Kenntniss des verkehrtreibenden Publikums entzogen. Ich nehme hieraus Anlass, die genaue

Beachtung der vorangezogenen Bestimmung zur besonderen Pflicht zu machen, auch ist in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, dass auf derartige Bekanntmachungen in dem redaktionellen Theile wichtigerer Blätter aufmerksam gemacht wird."

Aufnahme von Anleihen seitens der Preussischen Privatbahnen.

Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Aus Anlass eines Falles, wo eine Privatbahngesellschaft zur Aufnahme eines Darlehens geschritten war, ohne vorher die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einzuholen, hat sich derselbe veranlasst gesehen, durch das Königliche Eisenbahnkommissariat den Verwaltungen der Preussischen Privateisenbahnen die Vorschrift des § 6 des Gesetzes vom 3. November 1838 in Erinnerung bringen zu lassen, wonach die Aufnahme von Gelddarlehen jeder Art, insbesondere auch der auf den Namen lautenden Schuldverschreibungen, der Zustimmung der Regierung bedarf.

Betriebsstörungen durch Wolkenbrüche.

Durch die heftigen Regengüsse, welche insbesondere in der letzten Woche des vergangenen Monats stattgefunden und sich stellenweise zu mächtigen Wolkenbrüchen gestaltet haben, sind mehrfach Betriebsstörungen herbeigeführt worden. Auf der Strecke Görlitz-Zittau ist zwischen den Stationen Hirschfelde und Zittau und auf der Strecke Berlin-Schneidemühl zwischen den Stationen Stöwen und Schönlanke eine Brücke eingestürzt. Auf der Linie Schneidemühl-Posen ist die Strecke zwischen den Stationen Gertraudenhütte und Budsin an drei Stellen für kurze Zeit unfahrbar gewesen.

Dividendenvorschläge.

Es haben beschlossen: 1. der Aufsichtsrath der Broelthaler Eisenbahn, für das Jahr 1886 nach Rücklage der für die Erneuerungs- und Reservefonds bestimmten Beträge die Vertheilung einer Dividende von 5 pCt., und 2. der Aufsichtsrath der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft in gleicher Weise wie im Vorjahre die Vertheilung einer Dividende von 2 pCt. der nächsten Generalversammlung vorzuschlagen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

In der am 25. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung, in welcher 13 Aktionäre und 2 Millionen Kapital vertreten waren, wurde u. a. die Dividende für 1886 auf 6 pCt., d. h. 30 ℳ für die Aktie von 500 ℳ und 60 ℳ für die Aktie von 1 000 ℳ festgesetzt.

Die Versammlung nimmt dankend von dem durch den Redakteur Julius Spitz ausgearbeiteten Projekte Notiz, dessen Ausführung auf die Aktien der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn die Vertheilung einer rechnungsmässigen Mehrdividende von 1 pCt. auf das gegenwärtige Aktienkapital von 16 200 000 ℳ gestatten oder genauer ausgedrückt, eine Erhöhung des vertheilungsfähigen Ueberschusses um die Summe von jährlich 162 000 ℳ zur Folge haben würde. Der Plan soll in Erwägung gezogen und voraussichtlich der Regierung vorgelegt werden; eine Abstimmung über denselben wurde indessen seitens der Verwaltung abgelehnt. Der Antrag eines Grossaktionärs: „Die Generalversammlung beschliesst, den Gewinnvortrag der Gesellschaft im zeitigen Betrage von 310 000 ℳ von jetzt an zum Zweck opportun erscheinender Ergänzungen der Betriebsüberschüsse unter die Aktionäre zur Vertheilung zu bringen", wird zurückgezogen. Hinsichtlich der Betriebsentwickelung des Unternehmens wird seitens der Direktion bemerkt, dass die Mindereinnahme mit 1. Juni d. J. aufhören oder mindestens sich sehr ermässigen werde, da von diesem Zeitpunkt im vorigen Jahre die Konkurrenz des Deutsch-Nordischen Lloyds datire.

Für die in Aussicht genommenen Neubauten, welche bewilligt werden, sollen 4 Millionen, falls die Verwaltung sich mit der Regierung über die Strecke Schwerin-Ludwigslust-Dömitz nicht einigen sollte, aber nur 1,6 Millionen neue Aktien ausgegeben werden. Die Direktion behielt sich vor, Obligationen auszugeben, wenn die Ausgabe von Aktien unthunlich sein sollte.

Zu den Neubau-Projekten ist noch zu bemerken, dass die Direktion hinsichtlich der Linie Schwerin-Crivitz zwar eine Rentabilitätsberechnung nicht aufgestellt hat, jedoch zu der Ueberzeugung gelangt ist, dass aus diesem Unternehmen ein Ueberschuss erzielt werden wird, welcher hinter der landesüblichen Verzinsung des Baukapitals nicht zurückbleiben dürfte. Von der Strecke Schwerin-Ludwigslust-Dömitz erhofft die Direktion eine Verzinsung von 4½ pCt. und fügt dabei hinzu: „Es kann vielleicht mit Recht eingewendet werden, dass die veranschlagten Betriebsergebnisse in den ersten Betriebsjahren schwerlich in dem vollen Umfange hervortreten werden, dass ferner die Veranschlagung in dem einen oder anderen Punkt von irrthümlichen, die zu erwartenden Verkehre überschätzenden Annahmen ausgeht; allein alle desfallsigen Bedenken werden gegen die Folgen zurücktreten müssen, welche eintreten würden, wenn das Projekt durch einen andern Unternehmer zur Ausführung kommt."

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Im Jahre 1886 wurde eine Einnahme von 1 167 781 ℳ erzielt. In der am 27. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung ist die Vertheilung einer Dividende in Höhe von 6¼ pCt. aus dem rund 530 700 ℳ betragenden Nettoüberschusse, sowie die Entlastung des Vorstandes und Aufsichtsrathes genehmigt worden.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft.

Der 1886er Abschluss der Eutin-Lübecker Eisenbahn ergibt eine Dividende von 1 pCt. auf die Aktien Lit. A wie im Vorjahre, deren Zahlung von der am 27. v. Mts. zusammengetretenen Generalversammlung genehmigt ist. Die Einnahmen der Bahn betrugen 377 260 ℳ, die Ausgaben 271 049 ℳ, der Ueberschuss 106 211 ℳ gegen 102 713 ℳ im vorigen Jahre; der Staatszuschuss beläuft sich auf 53 434 ℳ.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

In der am 7. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung soll u. a. der nachstehende, seitens des Hamburger Bankhauses Max Magnus, gleichzeitig in Vertretung verschiedener Grossaktionäre, eingebrachte Antrag erörtert werden:

„Die Generalversammlung wolle beschliessen, in der nächsten Generalversammlung folgenden Antrag zur Erörterung und Entscheidung zu bringen: 1. Die vom 1. Januar 1887 ab zur Amortisation der Prioritätsanleihe von 1876 bereits verwendeten, bezw. künftig zu verwendenden Beträge sind von jetzt ab weder als Verlust in den Gewinn- und Verlustrechnungen der Gesellschaft noch als Passivposten in den künftigen Bilanzen der Gesellschaft zu buchen. 2. Eventuell (im Falle der Nichtannahme des Antrages unter 1.): Der zweite Absatz des Art. 2 des „Dritten Nachtrages zum Statut der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft" erhält im Wege der Statutenänderung von jetzt ab folgende Fassung: Dieser Bilanz-Reservefonds ist vom Jahre 1887 einschliesslich ab in erster Linie aus den jeweilig amortisirten Beträgen der Prioritäten von 1876 zu dotiren. Insoweit der Bilanz-Reservefonds diese Beträge übersteigt, fliessen die Zinsen desselben dem bestehenden Reservefonds (§ 23 des Statuts) zu. 3. In fernerer Eventualität (im Falle der Nichtannahme beider vorstehender Anträge): Der Vorstand der Gesellschaft wird ersucht, der nächsten Generalversammlung Vorlage zwecks Herbeiführung des Resultates zu machen, dass in Zukunft zur Bildung des Bilanz-Reservefonds in erster Linie die zur Amortisirung des Prioritätenkapitals verwandten Beträge mit benutzt werden können."

Die drei verschiedenen Anträge sind vorgesehen, um es der Verwaltung zu ermöglichen, den ihr am geeignetsten erscheinenden Weg zur Erreichung des angestrebten Zweckes einzuschlagen. Letzterer geht dahin, nach dem Vorgange anderer Deutscher Eisenbahngesellschaften den derzeitigen Aktionären den für die Tilgung der Prioritäten jährlich verwandten Betrag, der bisher als Verlust gebucht wurde, nutzbar zu machen, so dass hierdurch der durch die Zuschüsse zu dem Bilanz-Reservefonds denselben entstandene Dividendenausfall von etwa ³/₈ pCt. ausgeglichen würde.

Wie die „Hamb. Börsenh." mittheilt, werden bei den in der Generalversammlung stattfindenden Wahlen zum Aufsichtsrath der Präsident der Hamburger Handelskammer, Herr Mestern, und der frühere Direktor der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Herr Götting, ferner an Stelle des ausgeschiedenen Herrn Geh. Rath Schwartzkopff, Mitglied des Aufsichtsraths der Berliner Handelsgesellschaft, ein anderes Mitglied des Aufsichtsrathes dieser Gesellschaft, der Bankier Zwicker in Vorschlag gebracht werden.

Mecklenburgische Südbahn.

In der zum 22. d. Mts. einberufenen Generalversammlung sollen nach Angabe der „H. B. H." u. a. einige, die Betriebsverhältnisse der Bahn betreffende Anträge zur Erörterung gelangen. Dieselben bezwecken eine Vermehrung der Schnellzüge, die Einbeziehung der Mecklenburgischen Südbahn in den Verkehr mit kombinirbaren Rundreisebillets und eine Herabsetzung der Personen- und Gütertarife.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.

Die Direktion fordert zur Einzahlung der vierten Rate im Betrage von 20 pCt. auf die zur Fortführung der Bahn von Heide bis zur Landesgrenze bei Ribe gezeichneten Aktienbeträge bis zum 1. Juli d. J. auf.

Werra-Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung findet am 28. d. Mts. in Coburg statt. Auf der Tagesordnung steht ausser den gewöhnlichen Gegenständen ein Antrag der Direktion und des Verwaltungsraths, den Bau und Betrieb der Zweigbahn Immelborn-Liebenstein für die Gesellschaft zu übernehmen und die dazu erforderlichen Mittel durch ein Prioritätsanlehen zu beschaffen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte für 1886 sind die Anlagekosten der Stammbahn Halberstadt-Blankenburg im Berichtsjahre auf 2 645 102 ℳ, d. h. um 14 639 ℳ gestiegen. Es betrugen die Einnahmen 378 954 ℳ (gegen 343 422 ℳ im Vorjahre), die Betriebsausgaben 238 723 (190 691) ℳ, der Ueberschuss 140 231 (152 731) ℳ. Als Dividende sind wie im Vorjahre für die Prioritäts-Stammaktien 60 000 ℳ und für die Stammaktien 48 000 ℳ verausgabt worden.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Die auf den 25. d. Mts. berufene Generalversammlung soll nach Angabe der „Voss. Ztg.“ u. a. über die Verpachtung der Bahnstrecke von Altdamm nach Gollnow an den Königlichen Eisenbahnfiskus auf Grund des vereinbarten Vertrages Beschluss fassen.

Mecklenburgische Strassenbahn.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, den Gewinn von 33 640 ℳ nicht zu vertheilen, sondern 3 000 ℳ dem Reservefonds und 27 000 ℳ dem Abschreibungs-Erneuerungsfonds zu überweisen. Der Rest von 3 640 ℳ wird auf neue Rechnung übertragen.

Kerkerbachbahn-Gesellschaft.

Der vorgenannten Gesellschaft ist die Frist für die Herstellung der Eisenbahn von Heckholzhausen nach Dehrn bis zum 7. Januar 1888 verlängert worden.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht des letzten Jahres sind die Ergebnisse desselben hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben. Die Mindereinnahmen auf der Durlacher Linie werden der von der Staatsbahn gemachten Konkurrenz zugeschrieben. Der Ueberschuss beträgt 37 296 ℳ. Hiervon werden 4 000 ℳ dem Erneuerungsfonds, 6 889 ℳ den Reserven überwiesen, 9 500 ℳ zur Abschreibung auf Pferde, Wagen, Maschinen und Utensilien verwandt, 16 500 ℳ = 3 pCt. Dividende der am 8. Juni d. J. stattfindenden Generalversammlung zur Verfügung gestellt und 407 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen.

Eine Bergbahn in Heidelberg.

Wie die „N. Bad. Landesztg.“ meldet, genehmigte der Bürgerausschuss in Heidelberg die Bergbahnlinie vom Kornmarkt über das Schloss nach der Molkenkur, bezw., falls dem erstgenannten Projekt sich unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen sollten, die Linie Klingenthor-Molkenkur.

Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Die Verwaltung dieses Unternehmens darf mit Befriedigung auf die im Geschäftsjahr 1886/87 erzielten Ergebnisse zurückblicken, welche sich, trotz der wenig befriedigenden allgemeinen Schifffahrtsverhältnisse, entschieden günstig gestaltet haben. Der fast durchgängig für die übrige Schifffahrt nicht ausreichende Wasserstand der Elbe hatte auf den Betrieb des Unternehmens keinen nachtheiligen Einfluss, weil man infolge der flachen Bauart der Dampfschiffe selbst bei dem niedrigsten Wasserstande der vorjährigen Schifffahrtsperiode alle Fahrten in geregelter und fahrplanmässiger Weise aufrecht erhalten konnte. Diese Regelmässigkeit in der Durchführung der Fahrten, unterstützt durch schöne Witterung, namentlich in dem verkehrsreichen Monat August, verursachte eine so lebhafte Benutzung der Dampfschifffahrten, wie solche seit dem Bestehen des Unternehmens gerade für diesen Monat noch nicht erreicht worden. Die Gesammtbetriebs-Einnahme des verflossenen Geschäftsjahres erreichte die Höhe von 758 132 ℳ (+ 90 599 ℳ), und sind an dieser Summe betheiligt der Personenverkehr mit 599 762 ℳ (+ 56 683 ℳ), der Frachtenverkehr mit 127 455 ℳ (+ 34 376 ℳ) und der Fährbetrieb mit 30 914 ℳ (— 470 ℳ). Der Bruttogewinn für 1886/87 beträgt 296 576 ℳ; nach Abzug der Abschreibungen im Betrage von 82 199 ℳ, ergibt sich ein Reingewinn von 214 377 ℳ. Hiervon sind 1 000 ℳ für den Aufsichtsrath, 10 461 ℳ zu Tantiemen an den Verwaltungsrath, 8 369 ℳ an den vollziehenden Direktor, 6 276 ℳ für die Pensionskasse, 6 276 ℳ für die Gesellschaftsbeamten bestimmt. Von den verbleibenden 181 996 ℳ erhalten die Aktionäre 177 174 ℳ als 18 pCt. Dividende und der Rest von 4 822 ℳ wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Neue Dampfschifffahrts-Gesellschaft Frankfurt-Rotterdam.

Die „Korr. Emden“ meldet, dass eine Gesellschaft in der Bildung begriffen ist, um den Güterverkehr zwischen Frankfurt a/M. und Rotterdam mittelst besonders konstruirter Schnelldampfer zu vermitteln. Das Aktienkapital soll sich auf 1,20 Millionen Mark belaufen. Bei diesem Projekt, dessen baldige Ausführung erwartet wird, handelt es sich um eine Erweiterung der bisher von der Bank für Handel und Industrie kommanditirten Speditionsfirma William Egan & Co.

Ausübung der Bahnpolizei in den Wartesälen.

Eine interessante Rechtsfrage beschäftigte am 25. Mai das Schöffengericht in Mülheim-Rhein. Ein Bahnhofsrestaurateur sollte in 13 Nächten bis 2 oder 3 Uhr das Verweilen im Wartesaal geduldet haben und erhielt darum von der Ortspolizeibehörde ein Strafmandat. Er erhob dagegen Einspruch und wurde aus folgenden Gründen freigesprochen: Nach dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands steht die Ausübung der Bahnpolizei dem Stationsvorsteher zu. Nur auf dessen Ersuchen hat die Ortspolizeibehörde einzuschreiten, was in vorliegendem Falle aber nicht geschehen ist. Die örtliche Polizeistunde kann auf den Wartesaal auch keine Anwendung haben, weil die Lokale in der Stadt Punkt 11 Uhr geschlossen sein müssen, während diese Restauration nach dem Pachtvertrag, welcher sich den gesetzlichen Bahnbestimmungen anschliesst, eine Stunde vor Abgang des ersten und eine Stunde nach Abgang des letzten Zuges geöffnet sein soll. Ein Unterschied zwischen Fahrgästen und hiesigen Einwohnern kann gleichfalls nicht in Betracht gezogen werden, weil auf den hiesigen Stationen in Bezug auf das die Eisenbahn nicht benutzende Publikum keine beschränkende Verfügung erlassen worden ist.

Aus der Schweiz.

Eisenbahnkonzessionen.

Im Anschlusse an die in No. 38 S. 356 d. Ztg. veröffentlichten Mittheilungen über einige, in der am 30. April d. J. beendeten Frühjahrssitzung der Eidgenössischen Räthe konzessionirte Bahnen berichten wir nachstehend noch über folgende, in derselben Sitzung konzessionirte Bahnprojekte:

1. Schmalspurbahn von Landquart nach Davos.

Dieselbe beginnt 527 m über dem Meere bei der Station Landquart der Vereinigten Schweizerbahn, zieht sich durch das Prättigau nach Klosters und von dort nach der Endstation Davos-Platz, welche 1 535 m über dem Meere liegt. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 43,2 km; es sind indess verschiedene Linien vorgeschlagen, so dass die Gesammtlänge sich ändern kann. Mit Ausnahme einer erforderlichenfalls in Aussicht genommenen Zahnstangenstrecke zwischen Klosters-Platz und Laret mit einer grössten Steigung von $100\,‰$ soll die Linie als Adhäsionsbahn mit einer grössten Steigung von 39, erforderlichenfalls $50\,‰$ ausgeführt werden. Die Baukosten werden auf rund 6 000 000 Frcs. oder auf 139 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt. Die Spurweite ist auf 1 m festgesetzt. Trotz der bedeutenden Höhenlage der Bergstrecke Klosters-Davos und der ungünstigen Schneeverhältnisse im Winter wird Jahresbetrieb vorausgesetzt. Die Gesellschaft kann für den Personenverkehr in den drei Wagenklassen als höchste Sätze 30, 20 und 10 Cts. für das Kilometer erheben.

2. Schmalspurbahn von Appenzell nach Altstätten.

Diese Bahn kann als Anschlusslinie der Appenzellerbahn an die Rheinthallinie der Vereinigten Schweizerbahn gelten. Sie zieht sich vom Bahnhof Appenzell aus durch die Ortschaften Eggerstanden, Eichberg und Hinterforst nach Altstätten, erhält eine Länge von 17,6 km und wird, wie die Appenzellerbahn, mit einer Spurweite von 1 m gebaut. Die grösste Steigung beträgt $38\,‰$, der kleinste Krümmungshalbmesser 100 m. Die Baukosten sind auf 2 000 000 Frcs. oder 113 600 Frcs. für das Kilometer, die jährlichen Brutto-Betriebseinnahmen auf 320 000 Frcs. oder 18 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt, während die Betriebskosten zu 230 000 Frcs. oder 13 000 Frcs. für das Kilometer berechnet werden, so dass ein jährlicher Betriebsüberschuss von 99 000 Frcs. oder 5 000 Frcs. für das Kilometer angenommen wird. Die höchsten Personen-Tarifsätze betragen für das Kilometer 7 Cts. in der zweiten und 5 Cts. in der dritten Wagenklasse.

3. Schmalspurige Strassenbahnen in der Umgebung von Genf.

Es handelt sich hier um eine Ergänzung des schmalspurigen Strassenbahnnetzes zur Verbindung von Genf mit einer Reihe von Ortschaften der Umgebung, und zwar um

folgende Linien: Genf-St. Julien (8,1 km), Genf-Fernex (4,4 km), Genf-Châtelaine (2,8 km), Abzweigung nach St. Georges (0,8 km), Bernex-Chancy (8,1 km) und Genf-Gy (Douvaine) (12,0 km). Auch diese neuen Linien erhalten die Spurweite von 1 m. Die grössten Steigungen sämmtlicher Abtheilungen bewegen sich zwischen 4 und 5 %, die kleinsten Krümmungshalbmesser zwischen 40 und 60 m und die Baukosten zwischen 45 000 und 100 000 Frcs. für das Kilometer.

Gotthardbahn.

In der am 16. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes gelangte u. a. der Abschluss der Gotthardbahn für das Betriebsjahr 1886 zur Vorlage. Auf Grund desselben ergibt sich die nachstehende Zusammenstellung:

		1886	1885
Betriebseinnahmen im Personen- und Güterverkehr	Frcs.	9 821 475	10 174 405
Verschiedene Einnahmen	„	347 838	357 475
Gesammteinnahmen	„	10 169 313	10 531 880
Betriebsausgaben	„	5 291 393	5 060 221
In Prozenten der Einnahme		52,03	48,05
Ueberschuss	Frcs.	4 877 920	5 471 659
Hierzu kommen:			
Vortrag	„	197 152	86 794
Ausserordentlicher Vortrag	„	276 429	—
Ertrag aus Kapitalien	„	729 068	634 684
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	„	306 875	156 624
Verschiedene Zinsen	„	—	276 429
Verfügbarer Ueberschuss	„	6 387 444	6 626 191
Hiervon gehen ab für:			
Anleihenzinsen	„	3 798 993	3 814 571
Einlagen in verschiedene Fonds	„	1 126 971	991 881
Amortisation der Obligationen	„	130 000	130 000
Für verschiedene Zwecke	„	24 695	21 286
Zusammen	„	5 080 659	4 957 740
Bleiben verfügbar	„	1 306 785	1 668 451
Dividende	„	1 190 000	1 190 000
Dividende in Prozent		3½	3½
Vortrag auf neue Rechnung	Frcs.	116 785	197 152
Ausserordentlicher Vortrag	„	—	276 429

Der Verwaltungsrath genehmigte diese Vorlage und beschloss ausserdem die Direktion zur Annahme einer Baufrist von 10 Jahren für Herstellung des zweiten Gleises zu ermächtigen, einen bei der Kaduzirung von Aktien, auf welche die Restzahlung nicht geleistet wurde, erzielten Gewinn von 24 540 Frcs. der Unterstützungs- und Pensionskasse zuzuweisen und die Generalversammlung auf den 27. Juni d. J. einzuberufen.

Von den Erträgnissen der verfügbaren Kapitalien sollen künftig, wie bisher, zwei Drittheile für den Baufonds verwendet werden.

Nach dem Geschäftsberichte ist der Personenverkehr gleichmässig geblieben, während der Güterverkehr sich langsam entwickelt hat.

Zu bemerken ist noch, dass im April d. J. die Einnahmen der Gotthardbahn 960 000 Frcs., die Ausgaben 375 000 Frcs. betragen haben; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 585 000 Frcs.

Die Einnahmen im April d. J. sind um 70 000 Frcs. grösser als im März, blieben aber um 9 647 Frcs. gegen den April des Vorjahres zurück. Die Ausgaben sind dagegen um 15 121 Frcs. kleiner als im April 1886; der Ueberschuss ist infolge dessen noch 5 474 Frcs. grösser.

Die Einnahmen und Ausgaben der ersten 4 Monate der Jahre 1887 und 1886 stellen sich nach Berücksichtigung der berichtigten Ausweise für Januar d. J. wie folgt:

		Einnahmen	für das km	Ausgaben	für das km	Ueberschuss
1887	Frcs.	3 270 440	12 294,88	1 485 859	5 582,69	1 784 580
1886	„	3 061 274	11 508,54	1 479 393	5 561,62	1 581 881
1887	Frcs.	+ 209 166	+ 786,34	+ 6 466	+ 21,07	+ 202 699

Arth-Rigibahn.

Im Jahre 1886 betrugen die reinen Betriebseinnahmen 243 915 Frcs. (1885 249 020 Frcs.), wovon 160 113 Frcs. (1885 170 087 Frcs.) auf Arth-Kulm und 83 802 Frcs. (1885 78 933 Frcs.) auf Staffelhöhe-Kulm entfallen. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 113 414 Frcs. (1885 102 786 Frcs.), die Gesammtausgaben auf 127 873 (1885 116 422 Frcs.), der Ueberschuss beträgt mithin 119 709 Frcs. (1885 136 574 Frcs.). Für Verzinsung der konsolidirten Anleihen sind 110 850 Frcs. (1885 129 375 Frcs.), für sonstige Zinsaufwendungen 13 099 Frcs. und für den Erneuerungsfonds 15 349 Frcs. erforderlich, während andererseits 12 976 Frcs. aus den Spezialfonds zu den Einnahmen geschlagen werden. Es ergibt sich ein Minderertrag von 7 946 Frs., wodurch sich die mit 16 521 Frcs. übernommene Unterbilanz auf 24 467 Frcs. erhöht.

Simplonbahn.

Der Schweizer Bundesrath soll durch seinen Vertreter in Rom der Italienischen Regierung eine offizielle Note in Betreff der Simplonbahn haben überreichen lassen, in welcher die Italienische Regierung ersucht wird, sich darüber zu erklären, ob sie — falls die Ausführung des Simplonprojekts durch Uebereinkommen der Betheiligten gesichert werden sollte — bereit wäre, die etwa 20 km lange Zufahrtslinie von Domodossola bis zur Einfahrt des Tunnels rechtzeitig fertig zu stellen, so dass die Eröffnung des Betriebes alsbald nach Fertigstellung des Tunnels erfolgen könnte. Mit Rücksicht auf frühere bezügliche Erklärungen der Italienischen Regierung wird eine zustimmende Erklärung der letzteren erwartet.

Splügenbahn.

Der Kanton St. Gallen hat 13 000 Frcs. zu Vorarbeiten für das Projekt der Splügenbahn bewilligt.

Zollbefreiung für Schienen zur ersten Anlage von Eisenbahnen.

Die Schweizerische Bundesversammlung hat am 26. April dieses Jahres auf den Antrag des Bundesrathes beschlossen, die durch den Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1874 gewährte Zollbefreiung für Schienen, welche zur ersten Anlage einer vom Bunde konzessionirten Eisenbahnlinie bestimmt sind, auf die Dauer von weiteren zehn Jahren zu erstrecken.

Die Eisenbahnen der Französischen Kolonien und Schutzländer.

I. Algerien.

Obwohl sich Algerien bis weit in die Sahara hinein erstreckt, so sind doch die Eisenbahnen — abgesehen von zwei Fällen, wo militärische Gründe dafür sprachen — nicht über das etwa den vierten Theil der ganzen Kolonie einnehmende Bergland des kleinen Atlas, welcher den ganzen Nordrand Algeriens durchzieht, hinaus gebaut. Die Berge des kleinen Atlas nämlich sind reich an Blei, Kupfer, Antimon und Eisen, während sich zwischen denselben fruchtbare Gefilde ausbreiten, von denen die Metidscha bei Algier, die Ebenen um Oran, die Egharis im Süden von Maskarat und das weit hingestreckte Thal des Schelif die bedeutendsten sind. Waren nun auch die Eisenbahnen zunächst dazu bestimmt, die wichtigsten Küstenplätze miteinander zu verbinden, um den häufig ausbrechenden Aufständen der Araber schnell entgegentreten zu können und andererseits die Araber durch häufigere Berührung mit der Europäischen Kultur der Herrschaft der Franzosen geneigter zu machen, so war man doch auch darauf bedacht, die Beförderung der in den Bergwerken gewonnenen verschiedenen Erze nach der Küste möglichst zu erleichtern und die von der Bevölkerung nicht selbst verbrauchten Bodenerzeugnisse zur Ausfuhr zu bringen, was um so wichtiger ist, als von gewerblicher Thätigkeit in Algerien kaum die Rede sein kann, die Rohstoffe vielmehr fast ausschliesslich nach Frankreich zur Verarbeitung geschafft werden müssen. Ueberdies nöthigten auch die schroff abfallenden Bergzüge des Tell — so wird bekanntlich der ganze vom kleinen Atlas durchzogene Küstenstrich genannt — die Eisenbahnen, die Thalebenen aufzusuchen.

Nachdem die in den Jahren 1856 und 1857 gegen die Stämme Grosskabyliens unternommenen Feldzüge zur vollständigen Unterwerfung der Kabylen geführt hatten, war Algerien einem besonderen Ministerium, an dessen Spitze Prinz Napoleon stand, unterstellt worden. Ungeachtet der noch immer unsicheren Zustände des Landes war derselbe für die Entwickelung desselben durch Anlage von Strassen und sonstiger Kulturanstalten unausgesetzt thätig; doch erst seinem Nachfolger im Amte, dem Grafen von Chasseloup-Laubat blieb es vorbehalten, die Anlage von Eisenbahnen vorzubereiten. Infolge des Gesetzes vom 20. Juni 1860 wurde nämlich einer Genossenschaft, an deren Spitze der Graf Branicki und der Bankier Gautier standen und aus welcher die Algerische Eisen-

bahngesellschaft (Compagnie des Chemins de fer Algériens) hervorging, am 11. Juli desselben Jahres unter Zusicherung einer vierjährigen Staatsbeihilfe von 6 Millionen Francs, sowie einer Anzahl sonstiger Vergünstigungen, die Konzession zur Anlage eines 1431 km umfassenden, vollständigen Eisenbahnnetzes auf 99 Jahre ertheilt. Dasselbe sollte, von Philippeville ausgehend, über Konstantine (87 km) nach Algier (355 km) und von hier über Blida (51 km), Saint-Denis-du-Sig (318 km) nach Karguenta und bis zum Hafen von Oran (57 km) sowie bis zu dem nordwestlich von Oran gelegenen prachtvollen Hafen von Mers-el-Kebir (5 km) führen. Mit diesem Netze sollten die bedeutenderen Küsten- und Handelsplätze des Landes in Verbindung gesetzt werden und zwar Bona über Guelma mit Konstantine (202 km), Bougie mit Sétif (110 km), Ténès mit Orléansville (58 km), Arzeu und Mostaganem mit Relizane (68 km), endlich Tlemcen über Sidi-bel-Abbes und Sainte-Barbe mit Oran (120 km).

Bald nach Ertheilung der Konzession wurden die Bauarbeiten auf der Linie Algier-Oran von ersterem Orte aus in Angriff genommen und so gefördert, dass die Strecke Algier-Blida (51 km) bereits am 8. September 1862 für Güterverkehr und am 25. Oktober desselben Jahres für Personenverkehr eröffnet werden konnte. Es stellten sich indessen bald verschiedene Schwierigkeiten ein, so dass sich die Algerische Eisenbahngesellschaft genöthigt sah, ihre Rechte an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abzutreten; durch Gesetz vom 11. Juni 1863 wurde dieses Abkommen, durch welches auf letztere Gesellschaft die Strecke Algier-Blida sowie die Konzession für die Fortsetzung Blida-Saint-Denis-du-Sig-Karguenta-Oran (Hafen) und für die Strecke Philippeville-Oran überging, genehmigt, während die Konzession für die ferneren 1236 km Bahnen für erloschen erklärt und — zum Theil wenigstens — später neu gebildeten Gesellschaften ertheilt wurde. Bevor indessen von der neuen Gesellschaft der Bau wieder aufgenommen werden konnte, brachen im Jahre 1864 die bis zum Jahre 1867 mit kurzen Unterbrechungen fortdauernden Aufstände der Araber los, die den Weiterbau vorläufig unmöglich machten. Erst nachdem der Aufstand infolge der 1867 eingetretenen Hungersnoth erloschen war, wurde der Eisenbahnbau zugleich, um dem Nothstande der Bevölkerung abzuhelfen, wieder in Angriff genommen. Die an beiden Endpunkten, in Oran und Blida aufgenommenen Arbeiten schritten schnell vorwärts; am 1. November 1868 wurde die Linie Oran (Hafen)-Karguenta-Relizane (130 km), von welcher die 6 km lange Strecke von Karguenta bis zum Hafen von Oran nur dem Güterverkehr dient, am 8. Juli 1869 die Strecke Blida-Bou-Medfa (40 km), am 15. Juni 1870 die Strecke Relizane-Affreville (176 km), endlich am 1. Mai 1871 das Bindeglied Affreville-Bou-Medfa (29 km) und damit die ganze 426 km lange Linie Algier-Oran in Betrieb genommen. Noch vor der vollständigen Eröffnung dieser Linie war am 1. September 1870 die 87 km lange Strecke Philippeville-Konstantine dem Verkehre übergeben worden.

Die gesammten Anlagekosten beliefen sich auf 165 492 932 Frcs., von denen die Gesellschaft 83 992 932 Frcs. bezahlte, während der Staat 81 500 000 Frcs. auf seine Rechnung übernahm; von letzterer Summe werden 1 500 000 Frcs. auf die Ausführung der zwischen Algier und Blida im Jahre 1858 vorgenommenen Erdarbeiten, welche später bei der Bahnanlage benutzt wurden, gerechnet, die Summe von 80 Millionen dagegen wird in 92 jährlichen Theilzahlungen, zahlbar vom 1. Mai 1865 ab, der Gesellschaft gutgebracht. Ausserdem hat der Staat für die Verzinsung eines Kapitals von höchstens 80 Millionen zu 5 pCt. während eines Zeitraums von 75 Jahren, vom 1. Januar des auf die Vollendung des ganzen Unternehmens folgenden Jahres ab gerechnet, die Gewähr übernommen; dafür hat sich indessen der Staat des Rechtes versichert, sobald die Tarife auf die Sätze der in Frankreich liegenden Linien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft auf Grund der Festsetzungen des Bedingnissheftes ermässigt sein werden und wenn trotzdem die Reineinnahmen 8 pCt. des verausgabten Kapitals übersteigen sollten, an den Einkünften der Bahn zur Hälfte Theil zu nehmen. Zur Deckung der Kosten nahm die Gesellschaft eine Anleihe von 233 625 000 Frcs. (bestehend aus 467 250 Schuldscheinen zu je 500 Frcs.) auf.

Die infolge der Französischen Niederlagen 1870/71 in Algier ausgebrochenen Unruhen liessen zunächst nicht an den Bau neuer Eisenbahnen denken; erst im Jahre 1874 wurden an drei neu gebildete Gesellschaften Konzessionen ertheilt, und zwar durch Erlass vom 7. Mai für die Lokalbahn Bona-Gelma (88 km) an die gleichnamige Eisenbahngesellschaft. Von dieser Bahn wurde am 1. Oktober 1876 die Theilstrecke Bona-Düvivier (55 km) und am 23. April 1877 die Reststrecke Düvivier-Gelma (33 km) eröffnet. Durch Gesetz vom 26. März 1877 wurde diese Bahn als gemeinnützig erklärt, zugleich erhielt auch die „Gesellschaft für die Eisenbahn Bona-Gelma nebst Fortsetzungen“, wie sie sich nunmehr nannte, die Konzession zur Anlage von Verbindungen einerseits von Gelma mit Krubs (115 km) an der von der neu gebildeten Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft zu erbauenden Bahn Konstantine-Setif, andererseits von Düvivier über Suk-Ahras (52 km) nach der Tunesischen Grenze (53 km), wo sie mit einer von Tunis ausgehenden, von derselben Gesellschaft zu bauenden Bahn zusammentreffen sollte. Während die Linie Bona-Gelma als Hauptbahn ausgebaut wurde, was auch die Anlage einer 1 km langen Hafenbahn in Bona — die am 12. September 1878 eröffnet wurde — erforderlich machte, wurde zugleich mit dem Ausbau der Strecke Gelma-Krubs von beiden Endpunkten aus vorgegangen; von derselben wurde am 29. Dezember 1878 die Strecke Gelma-Hammam-Meskutine (19 km), am 30. März 1879 die Strecke Krubs-Oued-Zenati (53 km) am 29. Juni desselben Jahres das Bindeglied Oued-Zenati-Hammam-Meskutine (43 km) eröffnet. Nunmehr wurde die Fortsetzung von Düvivier nach der Tunesischen Grenze in Angriff genommen; am 1. Juli 1881 wurde die Strecke Düvivier-Suk-Ahras und am 29. September 1884 die Strecke Suk-Ahras-Sidi-el-Hemessi an der Grenze und damit die ganze Linie von Bona bis Tunis (über deren in Tunis liegende Strecke man das Nähere unter den Bahnen dieses Landes angegeben findet) dem Verkehre übergeben.

Am 23. Mai 1885 wurde zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Bona-Gelmagesellschaft ein vorläufiges Uebereinkommen wegen der Konzession einer von Suk-Ahras in südlicher Richtung bis Tebessa führenden Bahn abgeschlossen und durch Gesetz vom 28. Juli 1885 — durch welches zugleich die Anlage dieser Linie als gemeinnützig erklärt wurde — bestätigt. Diese Linie soll bis Gabes verlängert werden (siehe nachstehend unter Tunis).

Das Gesellschaftsvermögen besteht aus 36 Millionen Francs, in 60 000 Antheilscheine zu je 600 Frcs. eingetheilt; ausserdem ist noch eine Anleihe von 133 659 500 Frcs., von welcher Schuldscheine im Nennwerthe von je 500 Frcs. ausgegeben wurden, aufgenommen worden. Der Staat hat eine Zinsengewährleistung für ein Kapital von 118 410 114 Frcs. übernommen; sobald indessen die Reineinnahmen 8 pCt. dieser Summe übersteigen, hat die Gesellschaft den Ueberschuss in die Staatskasse abzuführen, bis alle erhaltenen Staatsvorschüsse zurückgezahlt sind. Alsdann tritt eine Theilung der Einkünfte je zur Hälfte zwischen dem Staat und der Gesellschaft ein.

Durch Erlass vom 30. November 1874 war der neu gebildeten Westalgerischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer Lokalbahn von Sainte-Barbe-du-Tlélat (an der Linie Oran-Algier gelegen) aus nach Südwesten bis Sidi-bel-Abbès ertheilt worden; doch erst am 3. Mai 1877 konnte diese 51 km lange Bahn in Betrieb genommen werden. Sechs Jahre lang blieb dies die einzige Strecke der Gesellschaft; erst am 1. Juni 1883 wurde von der bis Ras-el-Ma führenden Fortsetzung die 30 km lange Strecke bis Chanzy (Sidi-Ali-Benyoub) eröffnet. Am 1. Juli 1884 konnte alsdann die Weiterführung bis Magenta (32 km), am 9. März 1885 bis Tatenyaya (15 km) und am 1. August 1885 bis zum Endpunkt Ras-el-Ma (23 km) in Betrieb genommen werden.

Inzwischen hatte die Gesellschaft die Konzession zum Bau einer von La Senia (an der Linie Algier-Oran gelegen und 5 km von letzterem Orte entfernt) ausgehenden, nach Aïn-Temouchent (70 km) führenden Bahn und die vorläufige Bauerlaubniss zur Weiterführung bis Tlemcen (69 km) erhalten. Am 1. Juli 1884 wurde von dieser Linie die Strecke La Sénia-Lourmel (42 km) dem Verkehre übergeben; es folgten alsdann im Jahre 1885 am 5. Februar Lourmel-Er-Rahel (8 km), am 5. März Er-Rahel-Rio-Salado (8 km) und am 7. September Rio-Salado-Aïn-Temouchent (12 km).

Am 16. Mai 1885 war zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Gesellschaft ein Uebereinkommen wegen der Konzession einer von Tabia einem an der Linie Sidi-bel-Abbes-Ras-el-Ma gelegenen Orte) über Lamoricière nach Tlemcen führenden, etwa 63 km langen Bahn abgeschlossen worden; dasselbe wurde durch Gesetz vom 16. Juli desselben Jahres bestätigt und zugleich die Gemeinnützigkeit der Anlage dieser Bahn erklärt. Damit würde die Verbindung zwischen den bisher getrennten Linien der Gesellschaft hergestellt sein.

Am 16. April 1886 hat die Gesellschaft neuerdings ein Uebereinkommen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten getroffen wegen der endgültigen Konzession einer Bahn von Blida (an der Linie Oran-Algier, 51 km von letzterem Orte entfernt gelegen) über Mouzaïa-les-Mines und Damiette nach Berrouaghia nebst einer Abzweigung nach Medeah und wegen der Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für die Fortsetzung von Berrouaghia nach Boghari. Durch Gesetz vom 31. Juli 1886 wurde dieses Uebereinkommen genehmigt, zugleich auch die Gemeinnützigkeit der Bahn Blidah-Berouaghia nebst Zweigbahn ausgesprochen.

Das Anlagekapital beträgt 13 200 000 Frcs. (in 22 000 Antheilscheine zu 600 Frcs. getheilt); ausserdem ist eine Anleihe aufgenommen von 21 594 000 Frcs., wozu 43 188 Schuldscheine zu 500 Frcs. ausgegeben wurden. Der Staat gewährleistet die Verzinsung eines Kapitals im Höchstbetrage von 36 800 000 Frcs., beansprucht indessen dafür — nach Vorwegnahme der zur Verzinsung dieses

Betrages erforderlichen Reineinnahmen von seiten der Gesellschaft — die Hälfte der überschiessenden Reineinnahmen.

Die bereits in der 1860 ertheilten Konzession zum Ausdruck gekommene Absicht, Algier — ausser mit Oran — auch mit den übrigen bedeutenderen Küstenplätzen in Verbindung zu setzen, hatte zwar Jahre lang in den Hintergrund treten müssen, sobald es indessen die Verhältnisse zuliessen, hatte man dieselbe von neuem aufgegriffen und dieser Plan gewann greifbare Gestalt, als im Jahre 1875 — d. i. etwa ein Jahr vor der Eröffnung der Bahn Bona-Gelma — die neu gebildete Ost-Algerische Eisenbahngesellschaft durch Gesetz vom 15. Dezember die Konzession zum Bau einer Bahn von Konstantine über Krubs (wo später die Bahn Bona-Gelma Anschluss erhalten sollte) und El-Guerrah nach Setif (155 km), sowie einer von El-Guerrah in südlicher Richtung bis Batna führenden Abzweigung (80 km) erhielt. Von diesen Linien wurde Konstantine-Setif am 20. Mai 1879 und El-Guerrah-Batna am 29. Oktober 1882 dem Verkehre übergeben.

Inzwischen hatte sich eine Gesellschaft zum Bau einer Lokalbahn von La Maison-Carrée (10 km von Algier an der Bahn nach Oran gelegen) über Alma (28 km) nach dem Pass von Beni-Aïcha bei Menerville (15 km) gebildet und durch Erlass vom 20. Dezember 1877 die Konzession zum Bau der Theilstrecke bis Alma, durch Erlass vom 3. Dezember 1878 zum Bau der Reststrecke erhalten, so dass die Linie bis Alma bereits am 5. August 1879, die Endstrecke Ende September 1881 in Betrieb genommen werden konnte. Im Jahre 1882 ging die ganze 43 km lange Strecke an die Ostalgerische Eisenbahngesellschaft über; zugleich erhielt die letztere die Konzession zum Bau des Bindegliedes Setif-Menerville über Oued-Tikster, Béni-Mansour und Bouïra (257 km), sowie die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für Herstellung von Bahnen von Menerville nach Tizi-Ouzou, von Bouïra nach les Trembles, von Oued-Tikster und von Béni-Mansour nach dem Hafenplatz Bougie, von Batna nach Süden bis Biskra und von einem Punkte der Linie Konstantine-El-Guerrah nach Aïn-Beïda.

Die von Setif aus in Angriff genommenen Arbeiten wurden so gefördert, dass am 1. November 1882 die Strecke Setif-El-Achir (82 km) in Betrieb genommen werden konnte. Nun wurde auch von Menerville aus mit dem Bau begonnen, doch erst am 1. Juni 1885 war derselbe bis Palestro (23 km), am 1. Januar 1886 bis Dra-el-Mizan (21 km) zur Eröffnung fertiggestellt; nunmehr folgten im Jahre 1886 die Betriebseröffnungen von El-Achir aus und zwar am 19. Februar bis Sidi-Brahim (41 km), am 16. August bis El-Adjiba (35 km), am 1. Oktober bis Bouïra (29 km) und am 3. November die Eröffnung des noch fehlenden Bindegliedes Bouïra-Dra-el-Mizan (26 km).

Im Jahre 1883 hatte die Gesellschaft unterdessen die endgültige Konzession zum Bau der Linie Menerville-Tizi-Ouzou (51 km) erhalten; von derselben wurde am 20. August 1886 die Anfangsstrecke Menerville-Bordj-Ménaïel (15 km) und am 25. Januar d. J. die Fortsetzung bis Haussonvillers (12 km) dem Verkehre übergeben.

Durch Gesetz vom 21. Juli 1884 war der Gesellschaft die Linie Batna-Biskra (121 km) konzessionirt worden; auf derselben wurden die Bauarbeiten von Batna aus baldigst in Angriff genommen. Am 26. Juli 1886 konnte die Strecke bis Aïn-Touta (33 km), am 23. Februar d. J. bis El-Kantara (32 km) in Betrieb genommen werden.

Ausserdem hat die Gesellschaft durch Gesetz vom 21. Mai 1884 die Konzession zum Bau der Linie Beni-Mansour-Bougie (87 km) und, nachdem sie am 20. Juni 1885 ein diesbezügliches Uebereinkommen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten abgeschlossen hatte, durch Gesetz vom 7. August 1885 auch zum Bau der Linie Les Ouled-Ramoun-Aïn-Beïda (89 km) erhalten; von diesen Linien sind noch keine Strecken eröffnet.

Das Anlagekapital besteht aus 50 000 Antheilscheinen zu 500 Frcs. = 25 000 000 Frcs. und 237 982 Schuldscheinen zu 500 Frcs. = 118 991 000 Frcs. Der Staat gewährleistet die Verzinsung des Anlagekapitals im Höchstbetrage von 125 727 344 Frcs. und zwar in der Weise, dass er der Gesellschaft eine Einnahme von höchstens 11 410 Frcs. für das Kilometer der Hauptlinie Konstantine-La Maison-Carrée — jedoch nur für eine Länge von 447 km — ausserdem eine Einnahme von 7 350 Frcs. für das Kilometer der Abzweigung nach Batna — indessen nur auf eine Länge von 80 km — im ganzen also eine Einnahme von 5 688 270 Frcs. zusichert, wogegen der Staat das Recht hat, sobald die Einnahmen 8 pCt. der Anlagekosten übersteigen, die Hälfte der überschiessenden Reineinnahmen einzuziehen.

Noch vor Bildung der Bona-Gelma Eisenbahngesellschaft hatte durch Erlass vom 29. April 1874 die Französisch-Algerische Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer Schmalspurbahn (1,10 m Spurweite) von dem Hafenplatz Arzeu über Perrégaux — wo die Linie Algier-Oran geschnitten wird — und Aïn-Thizy nach Saïda (171 km) und von dort in der Richtung auf Géryville in der Oase der Uled-Sidi-Scheich, des unruhigsten der Araberstämme der Wüste, vorläufig bis Kralfallah (44 km) erhalten. Doch erst nachdem die vier anderen grösseren Algerischen Eisenbahngesellschaften verschiedene später konzessionirte Linien eröffnet hatten, wurde die Linie Arzeu-Saïda am 28. September 1879 dem Verkehre übergeben; die Fortsetzung bis Kralfallah war erst Ende Mai 1881 fertiggestellt. Unterdessen hatte sich bereits im April der mächtige Araberstamm der Uled-Sidi-Scheich erhoben und war in die Kolonie eingebrochen. Die arge Bedrängniss, in welche die Franzosen gerathen waren, nöthigte sie zu dem Gesetze vom 5. August 1881, auf Grund dessen der Bau einer schmalspurigen Bahn zur Beförderung von Kriegsgütern von Modzbah nach Méchéria am Schott-el-Scharki (114 km) auf Staatskosten angeordnet wurde; zugleich hatte man indessen die Französisch-Algerische Gesellschaft veranlasst, das Bindeglied Kralfallah-Modzbah (23 km) auszubauen. Beide Strecken wurden alsbald in Angriff genommen, so dass sie noch während des im Oktober 1881 beginnenden Feldzuges in Wirksamkeit treten konnten. Dem öffentlichen Verkehre wurde die Linie Kralfallah-Modzbah erst am 27. Juli 1883 übergeben; bezüglich der sogenannten Kreiderbahn Modzbah-Méchéria schloss die Gesellschaft am 23. Mai 1885 ein — später durch Gesetz vom 28. Juli bestätigtes — vorläufiges Uebereinkommen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten ab, auf Grund dessen diese Bahn der Gesellschaft konzessionirt wurde, d. h. in deren Besitz überging und damit auch dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Ausserdem betreibt die Gesellschaft seit dem Jahre 1882 die nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Abzweigung von Modzbah über l'Oued-Fallet (14 km) nach Marhoum (17 km). Durch Gesetz vom 3. Juli 1884 hatte die Gesellschaft die Konzession zum Baue einer 11 km langen Zweigbahn von Aïn-Thizy nach Mascarat (der ehemaligen Hauptstadt Abd-el-Kader's) erhalten; diese Linie wurde am 30. November 1886 dem Verkehre übergeben.

Durch Gesetz vom 15. April 1885 erhielt die Gesellschaft die Konzession zum Bau einer ebenfalls schmalspurigen Bahn von dem Hafenplatz Mostaganem über Relizane (Schnittpunkt mit der Linie Algier-Oran) nach Tiaret (200 km); diese Bahn würde mit den bisherigen Strecken nicht in Verbindung stehen.

Neuerdings trat die Gesellschaft mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Unterhandlung wegen der Konzession der Fortsetzung von Mecheria nach der Marokanischen Grenze bis Aïn-Sefra in der Oase der Uled-Sidi-Scheich (114 km); diese Verhandlungen führten zu dem vorläufigen Uebereinkommen vom 15. April 1886, welches durch Gesetz vom 31. Juli bestätigt wurde.

Das Anlagekapital der Bahn besteht aus 60 000 Antheilscheinen zu 500 Frcs. = 30 000 000 Frcs. und 100 000 Schuldscheinen ebenfalls zu 500 Frcs. = 50 000 000 Frcs. An Stelle der den übrigen Bahnen gewährten Zinsbürgschaft erhielt diese Gesellschaft das Recht zur Ausbeutung des Halfa auf einer 700 000 ha grossen Landfläche; dieses Halfa ist ein binsenartiges, zähes und biegsames Gras, aus dem allerhand Flechtwerk verfertigt, auch Seilerwaaren hergestellt werden.

Durch Erlass vom 12. Juni 1863 war der Magneteisenerz-Bergwerksgesellschaft von Mokta-el-Hadid die Konzession zum Bau einer vollspurigen Bergwerksbahn von Bona nach Aïn-Mokra (33 km) ertheilt worden. Im Jahre 1864 in Betrieb genommen, diente sie während zehn Jahren nur dem nicht öffentlichen Güterverkehr; erst auf Grund ministerieller Verfügung vom 19. Februar 1885 wurde sie dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Ausserdem gibt es in Algier noch zwei nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Bahnen, und zwar die 7 km lange Hüttenbahn von Kef-oum-Théboul an der Mündung der Messida im Departement Konstantine und die noch nicht dem Betriebe übergebene 20 km lange Linie von den Seesalzwerken bei Arzeu nach dem Hafen von Arzeu; beide sind mit einer Spurweite von 1,10 m gebaut.

Am 1. April d. J. betrug die gesammte, im Betriebe befindliche Länge des Algerischen Eisenbahnnetzes 2 065 km; ausserdem 38 km Schmalspurbahnen für nicht öffentlichen Verkehr. Von den dem öffentlichen Verkehre dienenden 2 065 km waren 1 702 km voll- und 363 km schmalspurig. Auf die einzelnen Netze vertheilen sich die Bahnen folgendermassen: Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 513 km, Eisenbahn Bona-Gelma nebst Fortsetzungen, soweit dieselben auf Algerischem Gebiet liegen, 308 km, Westalgerische Eisenbahn 221 km, Ostalgerische Eisenbahn 627 km, Französisch-Algerische Bahn 363 km und die Mokta-el-Hadid Bahn 33 km.

(Schluss folgt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 43 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 8. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Im Staatsbahntarif Berlin-Breslau werden nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II mit sofortiger Gültigkeit wie folgt berichtigt:
Borsigwerk-Wilmersdorf-Friedenau auf . . . . 1,61 M
Zabrze-Wedding auf . . . . 1,61 „
für 100 kg.
Breslau, den 2. Juni 1887. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Der zufolge unserer Bekanntmachung vom 28. v. Mts. ausgegebene II. Nachtrag zum Tarife für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Juni 1886 tritt erst mit dem 20. Juni 1887 in Kraft.
Karlsruhe, den 3. Juni 1887. (1293)
Generaldirektion.

---

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Wegen Felsenrutschung zwischen den Stationen Lisko-Lukawica und Uherce der Ersten Ungar. Galizischen Eisenbahn (Péagestrecke Zagorz-Chyrów) musste am 26. Mai 1887 der Gesammtverkehr auf dieser Strecke eingestellt werden. Voraussichtliche Dauer 5 Tage.
Wien, am 1. Juni 1887. (1294)

---

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die Verkehrsstörung zwischen Hirschfelde und Zittau ist durch Herrichtung einer Nothbrücke beseitigt und der Personen- und Güterverkehr seit 30. Mai d. J. in vollem Umfange wieder aufgenommen.
Berlin, den 2. Juni 1887. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Juni d. J. sind für Petroleum und Naphta in Ladungen von 10 000 kg auf einen Wagen, oder Frachtzahlung hierfür, von Mannheim nach gewissen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung in Mannheim.
Karlsruhe, den 4. Juni 1887. (1296)
Generaldirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 16. Juni d. J. wird die Personen- und Güterhaltestelle Wandersleben, welche bis jetzt hinsichtlich des Güterverkehrs auf die Abfertigung von Frachtgütern nur in Wagenladungen beschränkt ist, auch für den allgemeinen Eil- und Frachtstückgut- sowie für den Gepäckverkehr eröffnet.
Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter- bezw. Gepäckexpeditionen zu erfahren.
Erfurt, den 3. Juni 1887. (1297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im **Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif** vom 1. Dezember 1886 auf Seite 175 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 19 für die Station Calbe-Stadt sind wie folgt abzuändern:

	Francs pro Tonne		
19 a	55,18	statt	51,18,
19 b	38,41	„	35,66,
19 c	37,14	„	34,59.

Die seitherigen Sätze bleiben noch bis zum 20. Juli l. J. in Kraft.
München, den 2. Juni 1887. (1298)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Saarkohlenverkehr nach Baden. Mit Gültigkeit von heute ist der Nachtrag IV zum Saarkohlentarife No. 6 nach Südbaden erschienen.
Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neuen Badischen Stationen an der Strecke Freiburg-Neustadt i/Schw. (Höllenthalbahn).
Köln, den 1. Juni 1887. (1299)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Niederdeutscher Verband. Am 10. Juni d. J. tritt im Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen und Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Holsteinischen Marschbahn, der Westholsteinischen, der Unter-Elbeschen, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn andererseits ein Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter in Kraft.
Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 31. Mai 1887. (1300)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Station Düngen wird mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. in den Ausnahmetarif No. 11 für Getreide etc. des Westdeutschen Verbandes aufgenommen.
Die Frachtsätze des gedachten Ausnahmetarifs nach St. Ludwig finden nicht allein im Verkehr nach dem auf dem Instradirungswege vorgelegenen Stationen, sondern auch im Verkehr nach den Stationen der betreffenden Elsässischen Seitenlinien Anwendung.
Das nähere ist auf den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.
Hannover, den 31. Mai 1887. (1301)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-Russischer Verkehr. Die für Mehl, Graupen, Grützen, Oelkuchen ab Kiew loco publizirten ermässigten Frachtsätze von 79,65 Rbl. + nach Königsberg 46,94 M, Pillau 56,83 M, Memel und Elbing 65,69 M pro 10 000 kg treten vom 15. Juli cr. für Oelkuchen ausser Kraft und kommen dafür wiederum die regulären Frachtsätze zur Anwendung. (1302)
Direktion der Ostpreuss. Südbahn.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Der am 10. Juni d. J. in Kraft tretende Nachtrag VI zum Verbands-Gütertarife enthält Ausnahme-Frachtsätze für bestimmte Stückgüter, Ergänzung des Ausnahmetarifs für Mehl und Aufhebung der Transitfrachtsätze für Eger und Franzensbad.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst der Nachtrag auch erhältlich ist.
Erfurt, den 1. Juni 1887. (1303)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Am 10. Juni d. J. kommt der Nachtrag III zu den Tarifheften No. 3 und 4 zur Einführung, welcher neben Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden Bestimmungen und Frachtsätze, neue Frachtsätze für die Stationen Freiburg-Wiehre, Neustadt i/Schwarzwald, Schlierbach und Titisee der Badischen Staatsbahnen enthält. Näheres durch die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.
Erfurt, den 1. Juni 1887. (1304)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die für den Artikel „Oelkuchen" ab **Kiew loco** publizirten ermässigten Frachtsätze im Betrage von 79,65 Rbl. plus nach Danzig 66,94 M, nach Neufahrwasser 68,92 M pro Wagen von 10 000 kg treten vom 15. Juli cr. ab wieder ausser Kraft.
Nach diesem Zeitpunkt werden für den genannten Artikel die für Getreide etc. bestehenden höheren Frachtsätze berechnet. (1305 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der am Weichsel - Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verband** finden vom 15. Juni d. J. an direkte Ausnahme-Frachtsätze für Steine des Spezialtarifs III und für Bausteine, profilirt und abfacirt, jedoch ungeschliffen, bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 000 kg, von und nach Iphofen, resp. Obernburg nach und von Bad Nauheim Anwendung.
Die Güterexpeditionen der genannten Stationen ertheilen auf Anfrage Auskunft über die Höhe der Taxen.
Hannover, den 28. Mai 1887. (1306)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Mit Wirkung vom 10. d. Mts. wird die Badische Station bei Rheinfelden für **Getreidetransporte**, die auf Schweizerisches Gebiet übergehen bezw. bei welchen der Eingang in das Schweizerische Gebiet zollamtlich bestätigt wird, in die ab Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel und Mainz bestehenden Transittarife mit den für die Schweizerische Station Rheinfelden zur Zeit bestehenden Getreide-Transitfrachtsätzen einbezogen.

Karlsruhe, den 2. Juni 1887. (1307)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Voraussichtlich wird mit dem 1. Juli d. J. der Güterverkehr, welcher für den **Deutsch-Russischen, Deutsch-Mittelrussischen und Deutsch-Polnischen Verband**, den Importtarif nach Moskau via Wirballen, den Grajewoer Transittarif für Eisen etc., den Eydtkuhner Transit-Güterverkehr mit Stationen des Deutsch-Russischen Verbandes und die Tarife für Russisches Petroleum (Kerosin) ab Eydtkuhnen trans. und ab Illowo trans. bisher durch die Bahnhöfe Frankfurt a/M. Taunusbahn und Frankfurt a/M. Main-Weserbahn vermittelt worden ist, abgesehen von dem Stückgutverkehr, auf den im Westen der Stadt Frankfurt a/M. belegenen neuen Bahnhof „Frankfurt a/M. Staatsbahnhof" übertragen.

Eine Aenderung der bisherigen Tarifsätze tritt nicht ein.

Eine etwa erforderliche Hinausschiebung des Termins würde bekannt gemacht werden.

Bromberg, den 28. Mai 1887. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen sämmtlicher betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Juni 1887 neuen Stils ab wird die Station Hanau Westbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn in den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband bezw. in den vom 1. Januar 1883 n. St. gültigen Gütertarif (2. Ausgabe), sowie in die vom 27. Mai 1885 n. St. gültige 2. Ausgabe des Anhanges II zum obigen Gütertarif für sämmtliche Klassen-, Artikel- und Ausnahmetarife, insoweit darin für die Station Hanau Ostbahnhof bereits Frachtsätze enthalten sind, mit diesen Sätzen aufgenommen.

Bromberg, den 31. Mai 1887. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ober- und Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 15. Juni d. J. ab finden die bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 30 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation gültigen ermässigten Frachtsätze für Stargard i. M. unter den gleichen Bedingungen im Oberschlesischen Kohlenverkehr auf Neustrelitz und im Niederschlesischen Kohlenverkehr auf Blankensee i. M. Anwendung.

Berlin, den 1. Juni 1887. (1310)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. A. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

I. Mit 1. Juli 1887 wird der Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons trs., Fiume und Triest einerseits und den Budapester Bahnhöfen, sowie Barcs andererseits, gültig vom 15. Juni 1883, sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt und tritt an dessen Stelle das Tarifheft I des Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifes, in welchem jedoch Frachtsätze für die Relation Cormons trs. nicht enthalten sind, unter gleichem Datum ins Leben.

II. Mit 1. Juli 1887 gelangen die im Tarifhefte für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume einerseits und über Budapest bezw. Barcs hinaus gelegenen Stationen Ungarischer Bahnen andererseits, gültig vom 1. Dezember 1883, sowie in dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze infolge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer mit einem Zuschlage von 2 pCt. zur Einhebung. Die derart erhöhten Frachtsätze werden in den Serien

II	III	IV	VI	VII	XI	XII	XVI
2,7	2,2	1,6	1,8	1,4	0,9	0,6	2,2

kr. Oe. Wfl. pro 100 kg gekürzt.

Im Verkehre mit den Stationen der Fünfkirchen-Barcser und der Mohács-Fünfkirchner Bahn, ferner der Linien Villány-Militics (inkl.) und Dálja-Bród (inkl.) der Kgl. Ung. Staatsbahnen beträgt die Kürzung in den Serien

II	III	IV	VI	VII	XI	XII	XV
3	2,7	2,4	2,4	1,8	1,3	0,8	1,2

kr. Oe. Wfl. pr. 100 kg.

III. Mit 1. Juli 1887 treten die im Tarife für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons transit und Triest einerseits und über Budapest bezw. Barcs hinaus gelegenen Stationen unserer Bahnen andererseits, gültig vom 1. Dezember 1883, sowie in dessen Nachträgen für Cormons transit enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft. Die darin für Triest ausgewiesenen Frachtsätze bleiben aufrecht, und gelangen wie oben sub II für Fiume angeführt erscheint, infolge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer mit einem Zuschlage von 2 pCt. zur Einhebung. Die derart erhöhten Frachtsätze werden gleichfalls in den sub II erwähnten Serien um die angeführten Beträge gekürzt.

Anmerkung. Ad II und III ist zu bemerken, dass im Verkehre mit jenen Ungarischen Lokalbahnen, auf welche das Ungarische Transportsteuer-Gesetz keine Anwendung findet, die Erhöhung der Frachtsätze um 2 pCt. nur ab resp. bis zu den betreffenden Uebergangsstationen eintritt.

Mit 1. Juli 1887 treten ferner nachstehende Tarife ausser Kraft:

a) Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume und Stationen der Linie Budapest-Kelenföld-Bruck a/L. der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen, gültig vom 15. April 1887.

b) Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume und den Stationen der Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn, gültig vom 1. November 1886.

c) Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume und Stationen der Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn, gültig vom 1. November 1886.

d) Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume und Zimony (Semlin) trs., gültig vom 15. August 1886.

e) Ausnahmetarif für direkte Beförderung von Tabakfabrikaten etc. zwischen Fiume und Triest nach Ungarischen Stationen, gültig vom 1. Mai bezw. 1. Juni 1886.

f) Ausnahmetarif für den Transport von Tafelglas und Glaswaaren etc. von Ungarischen Stationen nach Fiume-Predeal und Zimony, gültig vom 15. November 1886 und gelangen für die gleichen Relationen und Waarengattungen mit Ausnahme des Ausnahmetarifes für Tabak etc. ad e) unter dem gleichen Datum neue Taxen zur Einführung.

B. Verkehr Triest/Fiume mit Sissek loco und transit (inkl. Bosnabahn).

Mit 1. Juli 1887 treten folgende Tarife sammt Nachträgen ausser Kraft:

Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern:

a) zwischen Fiume (K. U. St. B.) und Stationen der Linien Agram-Sissek und Sissek-Doberlin via Karlstadt, gültig vom 10. Februar 1884,

b) zwischen Fiume (S. B.) und Triest via Karlstadt und via Steinbrück,

c) zwischen Fiume (K. U. St. B.) und der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin via Karlstadt, gültig vom 10. Februar 1884,

d) zwischen Fiume (S. B.) und Triest via Karlstadt und via Steinbrück,

e) zwischen Fiume (K. U. St. B.) und der K. K. Bosnabahn via Karlstadt, Agram-Sissek-Siekovac, gültig vom 10. Februar 1884,

f) zwischen Triest und Fiume der K. K. Bosnabahn via Zákány vom 1. Januar 1886,

g) Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen zwischen Fiume und den Stationen der K. K. Bosnabahn via Zákány-Bród, gültig vom 1. Januar 1886,

h) Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen zwischen Triest und den Stationen der K. K. Bosnabahn via Zákány-Bród, gültig vom 1. Januar 1886

und werden dieselben durch neue Tarife, welche am gleichen Tage zur Einführung gelangen, ersetzt.

Exemplare der sämmtlichen neu einzuführenden Tarife, Nachträge bezw. Zuschlagstabellen können seinerzeit in den kommerziellen Abtheilungen der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Budapest, den 31. Mai 1887. (1311)
Die Direktion.

Oesterr.-Ungarischer Kohlenverkehr (via Wien). Mit 1. Juli a. c. treten folgende Tarife ausser Wirksamkeit:

1. Der direkte Tarif vom 1. Febr. 1886 sammt Nachträgen für den Transport von Steinkohlen, Koaks und Briquets von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Stationen der Kön. Ung. Staatseisenbahnen (Strecke Budapest-Bruck).

2. Der Ausnahmetarif vom 10. September 1885 für den Transport von Steinkohlen, Koaks und Briquets von Segen Gottes nach Stationen der Kön. Ung. Staatseisenbahnen (Strecke Budapest-Bruck).

An Stelle dieser Tarife werden neue, die Transportsteuererhöhung enthaltende Tarife in Kraft gesetzt, deren Erscheinen rechtzeitig kundgegeben werden wird.

Budapest, am 2. Juni 1887. (1312)
Die Direktion
der Königl. Ung. Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ungarische Nordostbahn. Am 1. Juli l. J. tritt der seit 1. September 1881 gültige „Lokaltarif Theil II“ sammt dessen Nachträge I — VI ausser Kraft, und wird an diesem Tage ein neuer Tarif Theil II eingeführt, welcher nebst den ergänzenden Bestimmungen zu dem am gleichen Tage zur Einführung gelangenden „Tarife Theil I“ auch die neuen auf Grund des Gesetzartikels XIV um die Transportsteuer erhöhten Gebührenberechnungstabellen enthält.

Der seinerzeit erscheinende Tarif Theil II ist vom Tage der Einführung an bei der Materialverwaltung der Generaldirektion (lánczhidutcza 1. szám II. udvar) wie auch in den Stationen um den hierfür festgesetzten Preis erhältlich.

Budapest, im Mai 1887. (1313)

Die Generaldirektion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Szatmár - Nagybányaer und Taraczvölgyer schmalspurige Lokalbahn. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem seit 20. April 1885 eingeführten Lokaltarif Heft II der Szatmár-Nagybányaer Bahn und zu dem vom Tage der Eröffnung an gültigen Lokaltarif Heft II der Taraczvölgyer schmalspurigen Lokalbahn ein Nachtrag II in Kraft, welcher in Ergänzung des am selben Tage einzuführenden „Tarif Heft I“ neue, geänderte Bestimmungen enthält.

Diese Nachträge sind bei der Materialverwaltung der Ungarischen Nordostbahn (lánczhidutcza 1. szám II. udvar) wie auch in den Stationen vom Tage der Einführung an, um den hierfür festgesetzten Preis käuflich zu erhalten.

Budapest, im Mai 1887. (1314)

Die Generaldirektion
der Ungarischen Nordostbahn,
als betriebführende Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Galiz - Oesterr. - Böhmischer Gemeinschafts - Verkehr. Mit 1. Juli bezw. 1. August 1887 (insoweit Frachtsatzerhöhungen eintreten) tritt je ein Nachtrag II zu den Tarifheften 1 und 2 des obigen Verkehres in Kraft, welche in den Verbandstationen bezw. bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 5 bezw. 10 kr. bezogen werden können.

Wien, 5. Juni 1887. (1315)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen.

Aufhebung des Saisontarifes zwischen Wien und Ungar. Stationen und Stationen der Bosnabahn. Mit 1. Juli 1887 tritt der Saisontarif des Oesterr.-Ungar. resp. Westungar. - Oesterr. Eisenbahnverbandes für den Transport von Frachtgütern im Verkehre zwischen Wien einerseits und den Stationen der K. Ungar. Staatsbahnen und der K. K. Bosnabahn andererseits (gültig ab 1. Juni 1885 während der offenen Schifffahrt) ausser Kraft. (1316RM)

An Stelle dieses Tarifes wird ein neuer zur Ausgabe gelangen, dessen Einführung besonders kundgemacht werden wird.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Juli d. J. ab werden die Stationen Oderberg und Sosnowice von dem im Direktionsbezirk Breslau gültigen **Abonnements-Personentarif** ausgeschlossen, so dass mit diesem Zeitpunkt die Ausstellung von Abonnementskarten zur Fahrt von Oderberg bezw. Sosnowice nach Stationen des genannten Bezirks oder umgekehrt nicht mehr stattfindet.

Breslau, den 31. Mai 1887. (1317)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Für den Personenverkehr mit dem Badeorte Glücksburg, Station der Flensburg-Ekensunder Dampfschifffahrtgesellschaft, tritt mit dem 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Altona, den 31. Mai 1887. (1318)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 5. Juni cr. tritt der Nachtrag XV zum diesseitigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom Juli 1876 in Kraft, welcher Personenfahrpreise für Billets IV. Klasse zwischen Marienburg und Löbau W/Pr. enthält.

Qu. Nachtrag ist auf unseren sämmtlichen Stationen käuflich zu haben, auch ertheilen letztere über denselben Auskunft.

Danzig, den 2. Juni 1887. (1319J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Stargard-Cüstriner & Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Am 10. k. Mts. tritt für den diesseitigen Bahnbereich ein neuer Lokal - Personentarif in Kraft, durch welchen der bisherige gleichnamige Tarif nebst Nachträgen zur Aufhebung gelangt. Verkaufsexemplare (à 70 ₰) und nähere Auskunft durch die Stationen.

Cüstrin, den 27. Mai 1887. (1320)

Die Direktion.

Priv. Oest.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft. Aus Anlass der Eröffnung der Strecke Bisenz-Kunowitz der Linie Gaya-Ung. Brod ist ein Nachtrag VII zum Personentarif Heft II, ferner ein Nachtrag XVIII zum Lokal-Gütertarife Theil II Heft 4 erschienen.

Diese Nachträge, welche die Tarife für die Strecke Gaya-Ung. Brod enthalten, erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und können bei der Verkehrsdirektion in Wien, I Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1321RM)

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn (Eröffnung der Abzweigestelle Batiz-Vasvári für den Personen- und Gepäcksverkehr). Am 1. Juni l. J. wird auf der Linie der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn die zwischen den Stationen Szatmár und Udvari gelegene Abzweigestelle Batiz-Vasvári, — allwo die Züge dieser Bahn auch bis nun anhielten — für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Gebühren werden stets bis zu der von der genannten Abzweigestelle entfernter gelegenen Station — d. h. je nach der Richtung des Zuges entweder bis Szatmár oder bis Udvari berechnet.

Auf der oben genannten Abzweigestelle — allwo nur die Personen befördernden Züge der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn anhalten werden — findet eine Fahrkartenausgabe nicht statt, dagegen werden den daselbst einsteigenden Reisenden seitens des Kondukteurs bis zur nächsten Station lautende sogenannte Kondukteur - Fahrkarten verabfolgt, für welche die zwischen den beiden Nachbarstationen bestehenden normalen Fahrgebühren zu entrichten sind. Für die Weiterreise haben die Reisenden in der nächsten Station die Fahrbillets zu lösen.

Von den übrigen Stationen der Szatmár-Nagybányaer Bahn werden nach dieser Abzweigestelle gewöhnliche Fahrbillets ausgefolgt.

Reisegepäck wird auf der erwähnten Abzweigestelle nur gegen Nachzahlung aufgenommen, dagegen wird nach dieser Abzweigestelle von allen Stationen der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn Reisegepäck ungehindert aufgenommen, jedoch darf das Gepäck nur von solchem Umfange und Gewichte sein, dass dessen Ein- und Ausladung durch 2 Mann bewältigt werden kann.

Budapest, am 21. Mai 1887. (1322)

Die Generaldirektion
der Ungarischen Nordostbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

6. Generalversammlungen.

Wir berufen die 17. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf Donnerstag, den 30. Juni d. J., Mittags 12 Uhr in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts zu Braunschweig.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichtes über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1886/87.
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Ersatzwahl für ein durch Tod ausgeschiedenes Mitglied des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 30. Mai 1887. (1323)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

7. Submissionen.

Die Lieferung von:

5 Personenwagen II/III Kl.
1 komb. Post- und Gepäckwagen } 1 Loos.

5 Personenwagen III. Kl.
5 Personenwagen IV. Kl. } 1 Loos,

64 Tragfedern
80 Spiralfedern } 1 Loos,

soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen, und werden daselbst gegen Entrichtung von 2 ℳ für jedes Loos auf Wagen, und von 1 ℳ für das Loos auf Federn in Baar oder in Deutschen Reichspost-Briefmarken verabfolgt.

Angebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Personen- und Gepäckwagen bezw. Trag- und Spiralfedern

bis zum 18. Juni cr. Vormittags 11 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter werden eröffnet werden.

Ende der Zuschlagsfrist 16. Juli cr.

Köln, den 28. Mai 1887. (1324)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Wagen.

9 bedeckte Güterwagen (Kolliwagen) von 7,5 t Tragfähigkeit und

20 offene Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit,

welche für unsere Zwecke nicht mehr brauchbar sind, sollen im ganzen oder getheilt im Wege des Meistgebots verkauft werden.

Wegen Besichtigung dieser Wagen wolle man sich an den Vorstand der Hauptwerkstätte zu Witten Herrn Eisen-

bahn-Maschineninspektor Schmidt wenden.

Die bezüglichen Angebote sind uns unterschrieben, versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Verkauf von alten Wagen“ bis zum 10. Juni d. J. einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 10. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der erscheinenden Anbieter im Centralbüreau — Zimmer 89 — hierselbst statt.

Elberfeld, den 23. Mai 1887. (1325)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 44. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Juni 1887.

Dieser Nummer liegt No. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" und der Bericht über die in 1886 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche bei.

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1885.

Der uns vorliegende sechsunddreissigste Jahrgang der durch die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Eisenbahnstatistik lenkt unsere Aufmerksamkeit auf ein Bahngebiet, welches in dem Berichtsjahre einen Umfang von rund 64 000 km Länge besessen hat. Die für diese statistischen Aufzeichnungen massgebenden Voraussetzungen weichen in einem wesentlichen Punkte von der für die früheren Jahrgänge der Statistik gewählten Grundlage ab. In letzteren wurde nämlich die ganze Länge der mit durchgehendem Gleise belegten Bahn vom Anfangs- bis zum Endpunkte derselben als Bau- oder Eigenthumslänge, sowie — nach Abzug der von anderen betriebenen bezw. nach Hinzurechnung der der Bahn nicht gehörigen, von ihr aber betriebenen Linien von bezw. zu der Baulänge — als Betriebslänge gerechnet, während in der jetzigen Nachweisung die bezüglichen Gesichtspunkte der von dem Reichseisenbahnamte herausgegebenen Statistik der Eisenbahnen Deutschlands gleichmässige Beachtung gefunden haben.

Demnach ist bei der Ermittelung der nunmehrigen Bahnlänge — bisher Baulänge — für jede Station der Schwerpunkt des Verkehrs als massgebend angenommen worden. Als solcher gilt die Mitte des Stationsgebäudes oder die Mitte des Dienstraumes solcher Stellen, welche als selbstständige Anfangs- oder Endpunkte für die Beförderung von Personen oder Gütern bestehen. Die Länge jeder Strecke ist daher von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude oder des erwähnten Dienstraumes oder, wenn letzterer fehlt, bis zur Mitte der Abfahrtsplätze gemessen. Auch, wenn eine Bahn in einer gemeinschaftlichen Station vor dem Empfangsgebäude, etwa an einem Stichperron, endet oder mittelst Weiche in das durchgehende Gleis der Hauptbahn mündet, wird die Bahnlänge doch stets bis zur Mitte des Empfangsgebäudes gerechnet. Liegt die Eigenthumsgrenze auf freier Strecke einer zwei Stationen verbindenden Linie, so ist die Strecke bis zu dem Grenzpunkte gemessen. Auf Endstationen wird die über die Mitte des Stationsgebäudes hinausgehende Länge nicht mitgerechnet. Bei denjenigen Strecken, auf denen die Gleise von der Eigenthümerin gemeinschaftlich für zwei oder mehrere, nicht innerhalb einer Station, sondern auf freier Strecke sich gabelnden Linien benutzt werden, ist die Länge von der Mitte des Stationsgebäudes bis zur Spitze der Anschlussweiche nur einfach gerechnet, während auf solchen Strecken, auf denen für jede Linie selbständig betriebene Gleise vorhanden sind, die Länge für jede Linie in Rechnung gestellt ist. Solche Theile des Bahnkörpers, auf welchen lediglich nicht durchgehende Gleise liegen, sind, ebenso wie Trajekte über Ströme und Seen, bei der Ermittelung der Länge der Bahn unberücksichtigt geblieben. Die Betriebslänge unterscheidet sich von der Bahnlänge durch den Abgang der verpachteten eigenen und den Hinzutritt der gepachteten und der mitbetriebenen fremden Strecken.

Ferner ist zu bemerken, dass die in den Spalten über die Bau- und Betriebslänge der früheren Jahrgänge in besonderen Unterabtheilungen aufgeführten Bahnlinien für nicht öffentlichen Verkehr an der betreffenden Stelle des vorliegenden Bandes ausgeschieden und in den, früher „Nachweisung der für Privatzwecke betriebenen Eisenbahnen", nunmehr „Nachweisung über die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen" bezeichneten Abschnitt K verwiesen sind. In einem besonderen Anhange sind ausserdem die schmalspurigen Eisenbahnen ersichtlich gemacht.

Die allgemeine Eintheilung der Statistik ist in der bisher üblichen Weise beibehalten worden; nur in Einzelheiten haben einige Aenderungen stattgefunden. Am Schlusse des Werkes ist das Kontirungsschema der Holländischen Eisenbahngesellschaft zum Abdruck gebracht, während der Statistik des Jahres 1884 die Buchungsvorschriften für die Deutschen und für die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen beigefügt waren.

Die vorerwähnten, sowie die sonstigen unwesentlichen Abweichungen der den Aufzeichnungen der Ergebnisse des

Berichtsjahres zu Grunde gelegten Gesichtspunkte sind durch die am 24/26. August 1885 zu Budapest abgehaltene Generalversammlung des Vereins beschlossen worden. Mit Rücksicht auf diese Aenderungen musste in dem vorliegenden Jahrgange der Statistik davon abgesehen werden, den Gesammtergebnissen auch diejenigen der beiden Vorjahre beizufügen, wie es früher zur Ermöglichung einer leichteren Vergleichung der betreffenden Angaben geschehen ist.

Die in dem Rechnungsjahr 1885 dem Vereinsgebiete angehörigen, unter 100 Nummern aufgeführten Eisenbahnverwaltungen sind in drei Hauptabschnitte eingetheilt:

A. Deutsche Eisenbahnen;
B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen und
C. Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen.

Während bei den Deutschen Eisenbahnen die weitere Eintheilung in: I. Staatsbahnen und II. Privatbahnen, letztere ausserdem a) unter Staatsverwaltung und b) in Privatverwaltung, unverändert geblieben ist, sind die bisher in einem Abschnitte zusammengefassten Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nunmehr folgendermassen gegliedert: I. Oesterreichische Eisenbahnen; II. Gemeinsame Eisenbahnen; III. Ungarische Eisenbahnen und IV. Bosnische Eisenbahnen. Der Ueberblick über den Abschnitt B wird hierdurch in erwünschter Weise erleichtert und überdies durchsichtiger. Bei den Deutschen Bahnen sind insbesondere die durch die fortgeschrittene Verstaatlichung der Privatbahnen bedingten Aenderungen innerhalb der Preussischen Staatsbahnverwaltung zu erwähnen, welche hinsichtlich der Besitz- und Betriebsverhältnisse, sowie bei den statistischen Zahlen überhaupt infolge der anderweitigen Eintheilung der einzelnen Verwaltungsbezirke zum Ausdrucke gelangen. Zum ersten Male erscheinen in der Statistik:

1. die 116 km lange Mecklenburgische Südbahn, welche am 20. Januar 1885 für den Güterverkehr und am 28. Januar 1885 für den Personenverkehr eröffnet ist; der Betrieb derselben ist an die Centralverwaltung für Sekundärbahnen in Berlin (Herrmann Bachstein) verpachtet;
2. die 30,8 km lange, der Verwaltung der Bukowinaer Lokalbahnen angehörende Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza, auf welcher der durch die Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterreichische Linien) für Rechnung der Eigenthümerin und unter Gestellung der Betriebsmittel geleitete Betrieb am 12. Juli 1884 eröffnet ist;
3. die 30,7 km lange, unter der Verwaltung der K. K. priv. Südbahngesellschaft stehende, am 14. Juli 1885 für den Personen- und Güterverkehr eröffnete Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg;
4. die 123,8 km lange, der Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Aktiengesellschaft gehörende Barcs-Pakráczer Eisenbahn, welche zum Theil am 18. August 1885, zum Theil am 4. Oktober 1885 eröffnet ist; den Betrieb dieser Bahn hat die K. K. priv. Südbahngesellschaft vertragsmässig für die ganze Konzessionsdauer übernommen;
5. die im Besitze der Gölnitzthal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft befindlichen, am 31. Dezember 1884 dem Betriebe übergebenen Linien der Gölnitzthalbahn, und zwar:
   a) die 7,5 km lange, an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn anschliessende, normalspurige Bahn Margitfalu-Gölniczbánya und
   b) die 25,7 km lange schmalspurige Bahn Gölniczbánya-Szamolnokhutta;

   dieselben werden von der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn für Rechnung der Eigenthümerin betrieben.

Im übrigen waren ausser den in der Statistik aufgeführten Linien noch einzelne Strecken vorhanden, welche zwar im Laufe des Jahres 1884 eröffnet, aber für Rechnung des betreffenden Baufonds betrieben worden sind und deshalb bei den vorliegenden Betriebsergebnissen nicht in Betracht kommen. Hervorzuheben ist ferner, dass die am 1. Januar 1886 in das Eigenthum des Preussischen Staates übergegangene Oels-Gnesener Eisenbahn einmal besonders, insoweit die Betriebsergebnisse des Kalenderjahres 1885 in Betracht kommen, und das zweite Mal, insoweit es sich um die Betriebsergebnisse für die Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1886 handelt, unter den Linien des Königlichen Direktionsbezirkes Breslau aufgeführt ist.

Ueber die Bahn- und Betriebslängen der drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das Berichtsjahr gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

Laufende No.	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1885: Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen Bahnlänge	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1885: überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	dem Güter-Verkehre	Betriebslänge im Jahresdurchschnitte: überhaupt	davon für den Personen-Verkehr	für den Güter-Verkehr
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	30 746	6 211	36 957	37 207	36 642	37 143	36 823	36 246	36 755
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	18 985	2 644	21 629	21 973	21 766	21 968	21 747	21 543	21 742
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	4 839	66	4 905	5 284	5 213	5 280	5 198	5 127	5 194
	im ganzen	54 570	8 921	63 491	64 464	63 621	64 391	63 768	62 916	63 691

Die in dieser Tabelle angegebene Betriebslänge im Jahresdurchschnitte ist derartig ermittelt worden, dass diejenigen Strecken, hinsichtlich welcher im Laufe des Betriebsjahres eine Veränderung stattgefunden hat, nicht in ihrer vollen Länge, sondern nur im Verhältniss der Tage, während welcher sie im Betriebe der betreffenden Verwaltung gestanden haben, zur Berechnung gelangt sind.

In dem Berichtsjahre enthielt der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 27 920 Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 370 955 m. Hierunter befanden sich:

1. 846 Brücken oder 3 pCt. der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen über 30 m und
2. 3 670 „ oder 13 pCt. der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen von 10 bis einschl. 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Mass der weitesten Oeffnung als massgebend betrachtet ist. In Bezug auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen entfielen indessen auf die Brücken unter 1 rund 28 pCt. und auf diejenigen unter 2 rund 35 pCt. — Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 71 km, diejenige der Tunnels 243 km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen:

1. eingleisig . . . . . . 49 813 km,
2. zweigleisig . . . . . 13 979 „ und
3. drei- bezw. viergleisig . 61 „

Die viergleisig betriebenen Strecken gehören der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — und zwar der Berliner Stadtbahn und einer kurzen Ringbahnstrecke — mit 13,42 km, und der 4,48 km langen Strecke Oberhausen-Frintrop der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) an. Auf die einzelnen Bahngruppen vertheilen sich jene Zahlen folgendermassen:

Lfde No.	Bahngruppe	Von der Bahnlänge sind eingleisig	zweigleisig	drei- bezw. viergleisig
		Kilometer		
1	Deutsche Bahnen	26 058	10 897	61
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	19 649	1 976	—
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	4 106	1 106	—

Die Gesammtlänge aller Gleise umfasste 100 497 km, wovon 22 527 km oder 22,4 pCt. auf die Länge der Stations-, Ausweiche- und sonstigen Nebengleise entfallen. Die Spurweite der Gleise ist bei den Deutschen Bahnen mit Ausnahme

der Halberstadt-Blankenburger Bahn und der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth), bei welchen dieselbe 1,436 bezw. 1,430 m beträgt, die normale; von den aufgeführten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen haben 33 die normale Spurweite und 15 eine solche von 1,436 m; in der dritten Gruppe haben 9 Bahnen die normale Spurweite, 3 eine solche von 1,436 m und je eine, die Lüttich-Mastrichter und die Chimaybahn eine solche von 1,440 bezw. 1,445 m.

Von der Gesammtlänge aller Gleise waren 1 069 km = 1,06 pCt. aus Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 86 636 km 86,20 pCt. aus breitbasigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 5 413 km = 5,39 pCt. aus eisernem Oberbau auf Langschwellen, 6 860 km = 6,83 pCt. aus eisernem Oberbau auf Querschwellen und 519 km = 0,52 pCt. aus eisernem Oberbau auf Einzelunterlagen bezw. anderer Bauart und aus Oberbau auf Steinwürfeln hergestellt. Das Schienenmaterial bestand bei 39 445 km Gleisen aus Eisen, bei 52 349 km aus Stahl und bei 8 703 km aus Eisen und Stahl; im Verhältniss zu der Gesammtlänge aller Gleise betragen diese Antheile bezw. 39,25 pCt., 52,09 pCt. und 8,66 pCt.

Die ganze Bahnlänge enthielt 19 261 km = 30 pCt. derselben in ebenen Strecken; in Neigungen über 1 : 40 lagen u. a.: 7 km in dem Direktionsbezirke Elberfeld, 3 km in dem Direktionsbezirke Köln (linksrheinische), 41 km in dem Bezirke der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, 4 km im Bezirke der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) und 5 km in dem Bezirke der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen. Die grösste Neigung — 1 : 30 — befand sich in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft; auf der, zum Gebiete der Pfälzischen Eisenbahn gehörenden Schiffbrücke bei Maxau kann jedoch die grösste Steigung bei niedrigstem Wasserstande 1 : 29 betragen. Von der Bahnlänge lagen in geraden Strecken 45 702 km = 72 pCt. und 175 km in Krümmungen mit kleinerem Halbmesser als 200 m; von letzteren enthielten u. a. die Sächsischen Staatsbahnen 38 km, der Direktionsbezirk Berlin 8 km, der Direktionsbezirk Elberfeld und Hannover je 5 km, die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen 25 km, die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) 31 km, die K. K. priv. Südbahn 7 km und die Barcs-Pakráczer Eisenbahn 10 km. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke — 50 m — besassen die Sächsischen und die Niederländischen Staatsbahnen.

In dem Berichtsjahre wurden in dem Gebiete der Vereinsbahnen 9 920 Stationen (einschl. der Haltestellen), 1 339 Signal-Zwischenstationen und 9 927 Telegraphenstationen mit Sprechapparaten gezählt.

Die Gesammtsumme der bis zum Ende des Betriebsjahres 1885 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen derselben genehmigten Anlagekapitalien betrug:

a)	bei den Deutschen Bahnen	810 013 257 ℳ
b)	„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	6 187 543 529 „
c)	„ „ Luxemburgischen, Niederländische- u. anderen Vereinsbahnen	633 150 772 „
	im ganzen	7 630 707 558 ℳ

Von diesem Gesammtbetrage sind jedoch zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden:

1. seitens der Lübeck-Büchener Bahn 234 960 ℳ als Beitrag zu den Anlagekosten der ehemaligen Trajektanstalt bei Lauenburg und 929 022 ℳ als Beitrag zum Bau der Elbbrücke bei Lauenburg;
2. seitens der Westholsteinischen Bahn 195 488 ℳ für die Dampffähranlage zwischen Karolinenkoog und Tönning;
3. seitens der Buschtěhrader Bahn 13 000 000 ℳ für den Ankauf des Steinkohlenwerkes Buschtěhrad-Rapitz, von welcher Summe 11 783 604 ℳ verwendet sind;
4. seitens der Graz-Köflacher Bahn 8 239 907 ℳ für den Bergwerksbesitz und die Industriebahnen;
5. seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 6 469 995 ℳ für den anderweiten Besitzstand und 17 425 876 ℳ für den Bergwerksbesitz;
6. seitens der Mährisch-Schlesischen Centralbahn 6 800 000 ℳ für den Bau der Strecke Troppau-Zauchtl, welcher seit einer Reihe von Jahren eingestellt ist;
7. seitens der Oesterreichischen Nordwestbahn 1 754 370 ℳ für den antheiligen Erwerb der Wiener Verbindungsbahn und 2 816 393 ℳ für die Herstellung von Beamten- und Arbeiterkolonien;
8. seitens der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 47 771 132 ℳ für den Erwerb der Domänen, Berg- und Hüttenwerke, 10 209 017 ℳ für das Inventar derselben, Materialvorräthe u. s. w. und 12 189 141 ℳ für die sonstigen Immobilien und die Werksbahn Lissava-Anina;
9. seitens der Südbahngesellschaft 6 844 574 ℳ für die Anlage der elektrischen Bahnen Mödling-Brühl, das Schienenwalzwerk Graz, die Arbeiterhäuser in Marburg, die Hotels in Toblach, Semmering und Abbazia, sowie 7 348 011 ℳ für Materialvorräthe;
10. seitens der Niederländischen Rhein-Eisenbahn 5 000 000 ℳ zur Betheiligung an dem Unternehmen der Leiden-Wördener Bahn.

Ferner sind seitens der Badischen Staatsbahnverwaltung 2 299 805 ℳ und seitens der Pfälzischen Maximiliansbahn 811 565 Mark als Beihilfe zur Erbauung der Gotthardbahn hergegeben worden. Die ausserdem von anderen Verwaltungen zur Erbauung der Gotthardbahn geleisteten Zuschüsse sind nicht angegeben worden.

Der Gesammtbetrag des bis zum Ende des Berichtsjahres verwendeten Anlagekapitals betrug:

Lfde No.	Bahngruppe	überhaupt	im Jahresdurchschnitte	auf 1 km Bahnlänge
		Mark		
1	bei den Deutschen Bahnen	9 790 178 602	9 729 441 495	264 511
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen .	5 681 757 366	4 337 995 611	273 266
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 168 230 483	859 187 210	245 169
	im ganzen .	16 640 166 451	14 926 624 316	265 953

Das vorstehend angegebene Anlagekapital im Jahresdurchschnitte ist ermittelt, indem das Kapital derjenigen Strecken, hinsichtlich welcher im Laufe des Betriebsjahres eine Veränderung stattgefunden hat (Neueröffnungen, Kauf und Verkauf, Ausserbetriebsetzungen u. s. w.), nicht in dem vollen Betrage, sondern nur im Verhältniss der Betriebszeit in Ansatz gekommen ist. Auch sind Beträge, welche während des Betriebsjahres nach und nach für Erweiterungen und Verbesserungen u. s. w. verwendet sind, nur nach Verhältniss der Verwendungszeit oder, wenn diese Beträge sich über das ganze Betriebsjahr bezw. über einen Theil desselben nahezu gleichmässig vertheilen, nach Massgabe der mittleren Verwendungszeit in Ansatz gebracht.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2652 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2675 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Dahme-Uckroer Eisenbahn (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aufhebung der gegen die Choleraeinschleppung angeordneten Massnahmen.

Infolge der seit längerer Zeit andauernd günstigen Gesundheitsverhältnisse Ungarns und seiner Nebenländer hat die K. K. Oesterreichische Regierung angeordnet, dass alle seit dem Auftreten der Cholera gegen dieselbe verfügten Massnahmen ausser Kraft treten. Es entfallen somit die Untersuchung des Gepäcks der Reisenden, das Verbot der Einführung von Vergnügungs- und Wallfahrtszügen, der Einfuhr von Hadern, die Bespülung der Aborte mit Desinfektionsflüssigkeiten u. s. w.

Unzulässigkeit der Einsichtnahme in die Magazinbücher der Eisenbahnen seitens der Steuerbehörden.

Diese Unzulässigkeit wurde auf eine bezügliche Anfrage einer Bahnunternehmung vom Handelsministerium bestätigt. Die betreffende Steuerbehörde hatte nämlich das Verlangen nach einer solchen Einsichtnahme durch den § 27 des Oesterreichischen Einkommensteuer-Patentes zu begründen versucht, nach welchem jedermann verpflichtet ist, über thatsächliche Verhältnisse, auf denen die Ausmittlung des Einkommens beruht, der Behörde die geforderten Aufklärungen mündlich oder schriftlich zu ertheilen oder, soweit es sich um die Angabe von Thatsachen zur Richtigstellung des Bekenntnisses eines anderen Steuerpflichtigen handelt, sich nach denjenigen Bestimmungen zu benehmen, welche für die Ertheilung der Zeugenschaft in öffentlichen Angelegenheiten vorgeschrieben sind. Auf Grund dieser Bestimmung ertheilen auch die Bahnanstalten die seitens der Steuerbehörden verlangte Auskunft und statistische Daten über die für eine Partei mittelst der Bahn angekommenen oder von ihr aufgegebenen Waaren mit Bereitwilligkeit mündlich oder schriftlich. Die in dem erwähnten Falle verlangte Einsichtnahme der Steuerbehörde in die Magazinbücher wurde von dem Ministerium als nicht im Gesetze begründet mit dem Hinzufügen bezeichnet, dass sich dieses Verlangen weder aus dem Art. 37—40 des H.-G.-B., noch aus dem § 64 der Eisenbahn-Betriebsordnung rechtfertigen lässt. Es handelt sich nämlich nicht um Rechtsstreitigkeiten zwischen Handelsleuten, bezw. um die Kontrole der Aufsichtsbehörde, indem gemäss dem erwähnten Paragraphen der Betriebsordnung die Privateisenbahn-Unternehmungen verpflichtet sind, nur dem Abgeordneten des Handelsministeriums die Einsicht in alle Betriebsakten und Bücher zu gestatten.

Ermittelung der Eisenbahngrundstücke für das Eisenbahnbuch.

Nach dem Oesterreichischen Gesetze vom 19. Mai 1874 R.-G.-B. 70 betreffend die Anlegung der Eisenbahnbücher ist für die Frage, ob in einem bestimmten Falle das im § 19 oder im § 35 (das abgekürzte oder umständlichere Verfahren) dieses Gesetzes bestimmte Verfahren zur Ermittelung der Grundstücke anzuwenden sei, der Umstand massgebend, ob die betreffende Bahn oder Bahnstrecke zur Zeit des Eintrittes der Wirksamkeit des Gesetzes bereits im Betriebe stand oder nicht. — Auf eine bezügliche Beschwerde hat das Oesterreichische Handelsministerium entschieden, dass für die Anwendung des einen oder anderen Verfahrens nur die erwähnte Unterscheidung, nicht aber der Umstand massgebend ist, ob die Bahn zur Zeit der Einleitung des Ermittelungsverfahrens sich bereits im Betriebe befindet. Uebrigens würde die Anwendung des § 19 im vorliegenden Falle der Absicht des Gesetzes entgegen sein, da mit Rücksicht auf den regelmässigen Gang des Grundeinlösungsgeschäftes die Einleitung des Ermittelungsverfahrens vor der Betriebseröffnung nur in Ausnahmefällen zu gewärtigen ist.

Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Bergwerksbesitzer William Basil Wilberforce in Rabenstein bei Bozen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige oder auch als Lokalbahn auszuführende Lokomotiv-Eisenbahn von Bozen durch das Sarnthal über Sarnthein nach Rabenstein auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Gaisbergbahn-Aktiengesellschaft.

Der Firma Soenderop & Comp., Kommandit-Gesellschaft zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen in Berlin, ist die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Gaisbergbahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Salzburg genehmigt.

Abonnementskarten auf Geldbeträge.

Bei Erörterung der Frage der Einführung von Abonnementskarten nach dem Kilometersysteme wurde dem „C.-Bl. f. E.“ zufolge von einer Bahnverwaltung in Erwägung gezogen, ob es nicht vortheilhafter wäre, wenn die Kouponhefte statt auf Entfernungen auf entsprechende Geldbeträge lauten würden, da hierdurch die Wahl der Wagenklassen bei jedesmaliger Reise dem Ermessen des Kouponheft-Inhabers anheimgestellt bliebe und die Auflage der Kouponbücher auf nur ein Formular statt zweier, beziehungsweise dreier verschiedener sich beschränken würde. Das über die Zulässigkeit derartiger Kouponbücher vom K. K. Handelsministerium um seine Entscheidung angegangene K. K. Finanzministerium hat sich dahin ausgesprochen, dass vom Standpunkte des staatlichen Geldhoheitsrechtes gegen diese Einführung nichts einzuwenden ist, wenn in dem betreffenden Formulare die Koupons nicht einfach auf einen Geldbetrag lauten, sondern die Bestimmung enthalten, dass dieselben bei Lösung eines Abonnementsbillets für den Geldbetrag von x Gulden angenommen werden, sich daher nicht als Geldzeichen darstellen.

Gemeinschaftliche Konferenz der Eisenbahndirektoren.

In der letzten in Prag abgehaltenen Konferenz der Direktoren der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen kamen 35 Gegenstände zur Berathung. Dieselben betrafen ausser einigen inneren Angelegenheiten meist Fahrpreis- oder Frachtermässigungen für mehrere im laufenden Jahre stattfindende Ausstellungen. Abgelehnt wurden die Anträge der Unfallversicherungs-Gesellschaften, den Verkauf ihrer Polizen an den Stationskassen zu gestatten. Angenommen wurde das Uebereinkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und der Kriegsverwaltung über die Entschädigung für die Leistungen im Kriegsfalle. — Ueber die seit längerer Zeit erörterte Frage wegen Einrichtung von Petroleumwagen konnte die Konferenz noch nicht schlüssig werden und wurde das technische Komitee mit der Begutachtung hierüber beauftragt.

Verhandlungen über die Eisenbahnkartelle.

In Bezug auf die Neuregelung der seitens der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bereits vor längerer Zeit gekündigten Tarifkartelle haben im April d. J. Verhandlungen begonnen, welche sich zunächst auf den Verkehr Südbahn-Böhmen und Sachsen bezogen. Dieselben sind in einer am 23. Mai d. J. in Wien abgehaltenen Generalkonferenz zum Abschlusse gelangt. Ausserdem sind auch Verhandlungen eingeleitet worden, um eine Umgestaltung der von der Oesterreichischen Nordwestbahn gekündigten Elbumschlagskartelle durchzuführen. In einer am 24. Mai d. J. in Wien abgehaltenen bezüglichen Konferenz wurde zunächst beschlossen, die Angelegenheit bis zur Klärung einiger anderer einschlägigen Kartellfragen zu vertagen.

Der von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft seit längerer Zeit beabsichtigte Bau eines Elbumschlagsplatzes bei Schönpriesen ist nunmehr in Angriff genommen worden. Inzwischen hat auch die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erklärt, dass sie ihre Vorschläge über die Umgestaltung des ganzen Kartellverrechnungswesens in den nächsten Monaten den übrigen Bahnverwaltungen zur Berathung mittheilen wird.

20. Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn am 24. Mai d. J.

Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wird Abstand genommen und zu dem Punkte der Tagesordnung: „Anträge des Verwaltungsrathes auf Verwendung des Reinerträgnisses“ übergegangen. Auf den Einwand eines Aktionärs wegen der geringeren Bemessung des Koupons erwidert der Generaldirektor Hofrath Dr. Gross Folgendes: Die Staatsgarantie sei nicht eine Spezialgarantie des Koupons, sondern die Garantie eines bestimmten Jahreszuschusses. Wenn mit den Betriebsauslagen das Spesenkonto der Gesellschaft abgeschlossen wäre, diese keine weiteren Lasten hätte, so würde die Rechnung des Aktionärs sich mit der Betriebsrechnung decken. Dies sei jedoch nicht der Fall, denn das Aktionärkonto sei noch in anderer Weise belastet. Es müsse beachtet werden, dass die Verzinsung und Tilgung der ausgegebenen Goldanleihe, die Einkommensteuer für jene Beträge, welche nicht aus dem garantirten Betriebe, sondern aus anderen Quellen herrühren, und mehrere andere Posten ausserhalb der Garantie stehen. Diese Umstände machen es der Verwaltung unmöglich, aus dem diesjährigen Ertrage mehr als die beantragte Ziffer zu leisten. Es hätte vielleicht ein geringfügiger Betrag über die 8 fl. gezahlt werden können, doch der Verwaltungsrath hielt es für zweckmässiger, die verbleibenden 19 516 fl. der Reserve zuzuschlagen. Ein Verwaltungsrath gibt noch weitere Aufklärungen im Sinne des Vorredners und bemerkt, dass, falls die Wiener Verbindungsbahn und die Arbeiterhäuser gar kein Erträgniss liefern würden, die Aktie Litt. A ein Erträgniss von 7 fl. 60 kr. bis 7 fl. 70 kr. abwerfen möchte. Bei der Abstimmung wurden die Anträge des Verwaltungsrathes mit allen gegen jene des erwähnten Aktionärs angenommen. Nach dem Gewinn- und Verlustkonto schliesst die Rechnung des garantirten Netzes für das Jahr 1886 mit einem Abgange von 340 484 fl., welcher aus dem zur Einlösung des Julikoupons der

Stammaktien bestimmten Betrage von 900 000 fl. zu decken ist, so dass von dieser Summe noch 559 516 fl. zur Verfügung bleiben. Der Verwaltungsrath beantragt nun, diesen Koupon mit 3 fl. einzulösen, somit für 180 000 fl. Stammaktien den Betrag von 540 000 fl. zu verwenden und den Rest von 13 516 fl. der ausserordentlichen Reserve des genannten Netzes zuzuweisen, welche hierdurch auf die Höhe von 194 573 fl. gebracht würde. Aus dem Betriebe des Ergänzungsnetzes steht zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1885 ein Reingewinn von 1 024 894 fl. zur Verfügung. Der Verwaltungsrath beantragt, 945 000 fl. zur Vertheilung einer Dividende von 7 fl. für die Aktie auf 135 000 Stück Aktien Litt. B zu verwenden und 79 894 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es gelangt somit der am 1. Juli 1887 fällige Koupon der Stammaktien mit 3 fl. und jener der Aktien Litt. B mit 7 fl. zur Einlösung.

7. Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang am 24. Mai d. J.

Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes für 1886 waren die Ergebnisse des Betriebes im allgemeinen befriedigende; insbesondere hat der Frachtenverkehr gegen das Vorjahr eine wesentliche Steigerung erfahren, indem die Einnahmen aus diesem Titel sich um 30 000 fl. höher als im Jahre 1885 stellen. Die Ausgaben waren zum Theil wegen der Mehrleistungen infolge der Zunahme des Frachtverkehrs, hauptsächlich aber infolge von Elementarereignissen, welche die Bahn schädigten, gegen das Vorjahr um ein Beträchtliches höher. Die zur Reorganisation des Anlagekapitals erforderlichen Massnahmen wurden entsprechend den Beschlüssen der letzten ausserordentlichen Generalversammlung durchgeführt. Demgemäss ist der neue Stand des Anlagekapitals in der Bilanz des Jahres 1886 ausgedrückt. Die schwebende Schuld an die Société Belge des Chemins de fer wurde zu Beginn des laufenden Jahres mit neuen Prioritäten getilgt. Der Betriebsrechnungs-Abschluss für 1886 weist Gesammteinnahmen in der Höhe von 532 729 fl. auf, welchen die Betriebsausgaben mit 331 976 fl. und das Erforderniss für die Verzinsung der Prioritäten von 74 003 fl., zusammen Ausgaben von 405 984 fl. gegenüberstehen, so dass ein Betriebsüberschuss von 126 744 fl. verbleibt. Nach statutenmässiger Dotirung des Reservefonds mit 5 pCt. (= 6 337 fl.) verbleibt unter Hinzurechnung der verfügbaren Gewinnantheile der Stammaktien aus dem Jahre 1885 mit 12 386 fl. ein Betrag von 132 793 fl., von welchem nach dem Antrage des Verwaltungsrathes im Sinne der Statuten auf 21 000 Aktien 6 fl. 30 kr. für die Aktie, das ist $3^1/_8$ pCt., als Dividende mit dem Gesammtbetrage von 132 300 fl. vertheilt und die verbleibenden 493 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Die Dividende würde am 1. Juli gegen Einziehung der Aktienkoupons No. 1 bis 10 zur Auszahlung gelangen. Dieser Antrag wurde angenommen. Der Werth der Anwesenheitsmarke für die Verwaltungsräthe wurde für 1887 mit 10 fl. festgesetzt, jedoch mit der Beschränkung, dass der Gesammtbetrag der Anwesenheitsmarken und der Tantieme die Summe von 3 600 fl. für den gesammten Verwaltungsrath nicht übersteigen darf.

15. Generalversammlung der Austro-Belgischen Eisenbahngesellschaft am 24. Mai d. J.

Die Versammlung beschloss, den ausgewiesenen Verlust des Jahres 1886 in Höhe von 2 944 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, so dass mit Berücksichtigung des Verlustvortrages aus früheren Jahren im Betrage von 332 354 fl. ein Gesammt-Verlustsaldo von 335 299 fl. gegenüber dem eingezahlten Aktienkapital von 675 000 fl. vorgeschrieben wird.

34. Generalversammlung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn am 25. Mai d. J.

Von der Verlesung des Geschäftsberichts wurde Abstand genommen und der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des Juli-Koupons, dass der mit 1. Juli 1887 fällige Aktienkoupon mit 4 fl. eingelöst werde, angenommen.

67. Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 25. Mai d. J.

Nach Verlesung und Genehmigung des Geschäftsberichts gelangt der Antrag des Verwaltungsraths bezüglich der Verwendung des Reingewinnes zur Verhandlung. Der Verwaltungsrath beantragt, die Dividende auf 117 fl. für jede ganze Aktie festzusetzen, was gleichbedeutend ist mit der Auszahlung einer Superdividende von 65 fl., und den Restgewinn von 370 267 fl. vorzutragen. Es wird daher der Juli-Koupon für eine ganze Aktie mit 91 fl. 25 kr., für eine halbe Aktie mit 45 fl. 62,5 kr., für eine Fünftel-Aktie mit 18 fl. 25 kr. eingelöst werden. Dieser Antrag wurde einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Ein weiterer Punkt der Tagesordnung betrifft den Ankauf der Linie Kremsier-Zborowitz der Kremsierer Eisenbahn. Mit der Kremsierer Bahn wurde nämlich ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem längstens am 1. Juli 1888 alle drei der Kremsierer Eisenbahn konzessionirten Linien von Hullein nach Kremsier und Bistritz und von Kremsier nach Zborowitz sammt Zugehör um den Einlösungspreis von 2 100 000 fl. von der Nordbahn erworben werden sollen. Der Betrieb dieser Linien wurde schon jetzt auf Rechnung der Kremsierer Eisenbahn übernommen, und die Strecke Kremsier-Zborowitz wird einen Bestandtheil des Lokalbahnnetzes der Nordbahn bilden. Die Generalversammlung genehmigt den Antrag auf Erwerbung der Eisenbahn Kremsier-Zborowitz.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung betrifft den Antrag auf Abänderung der Pensionsstatuten für die Beamten und Diener der Unternehmung. Die durch das Gesetz vom 6. Juni 1886 vollzogene Organisirung des Landsturmes macht es nothwendig, die Frage der Behandlung der landsturmpflichtigen Beamten und Diener der Unternehmung während ihrer Militärdienstzeit in Betreff ihrer Pensionsrechte zu regeln. Ebenso erschien es insbesondere mit Rücksicht auf dieses Gesetz, billig, die bisherige Bestimmung, nach welcher die von den Bediensteten im Militärdienste über die Dauer der gesetzlichen Dienstpflicht, obwohl mit Zustimmung der Verwaltung, freiwillig zugebrachte Zeit in die Eisenbahndienstzeit nicht eingerechnet wurde, rücksichtlich der den Offiziers-Charakter beibehaltenden Beamten in einer den Wünschen der Heeresverwaltung entsprechenden und die Interessen der Bediensteten berücksichtigenden Weise abzuändern. Ein Aktionär erkennt das Bestreben des Verwaltungsrathes, für die Bediensteten jene Vorsorge zu treffen, wie sie in dem eben vorliegenden Antrage zum Ausdrucke gekommen ist, an, bezeichnet es aber als wünschenswerth, wenn der Verwaltungsrath sein Augenmerk darauf richte, dass die von der Mobilisirung und dem Landsturme betroffenen Personen von der Beisteuer zum Pensionsfonds befreit würden. Hierzu wurde andererseits bemerkt, dass die Verwaltung der Nordbahn in dieser Angelegenheit nicht einseitig vorgehen konnte und den fraglichen Beschluss, betreffend die Abänderung des Pensionsstatuts, in Uebereinstimmung mit den anderen Bahnverwaltungen gefasst hat. Der Verwaltungsrath wird übrigens den angeregten Wunsch in Erwägung ziehen und demselben nach Möglichkeit zu entsprechen bemüht sein.

Zum Schlusse bemerkte ein Aktionär, dass zwar mit Befriedigung von den überraschend günstigen Ergebnissen des abgelaufenen Jahres Kenntniss zu nehmen sei, dass jedoch eine Aufklärung darüber erwünscht sei, welche Artikel hauptsächlich dazu beigetragen haben, dass die Einnahmen ein so günstiges Ergebniss geliefert haben, ob insbesondere der Kohlenverkehr sich in entsprechender Weise entwickelt habe. Herr Generaldirektor Hofrath Jeitteles erwiderte hierauf, dass die Zunahme des Verkehrs insbesondere durch eine grössere Personenfrequenz herbeigeführt worden sei. Die Zunahme der Frachtenbeförderung vertheile sich auf eine Reihe von Artikeln, insbesondere auf Kohle, Getreide, Eisen und Hilfsstoffe für die Eisenindustrie.

Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn am 27. Mai d. J.

In dieser Versammlung wurden die schon seit längerer Zeit erörterten Anträge des Verwaltungsrathes besprochen, welche bezwecken, dass vom 1. Januar d. J. an für das gesammte Bahnnetz eine ungetheilte Betriebsrechnung geführt und der Gesammtreinertrag fortan bis zum Ende des Jahres 1946 zur Hälfte unter die Aktionäre lit. A und zur Hälfte unter die Aktionäre lit. B vertheilt werde, ferner, dass bis zum 31. Dezember 1946 die neuaufliegenden Statuten zu gelten und vom 1. Januar 1947 ab, falls von einer späteren Generalversammlung nichts anderes beschlossen wird, die bisherigen Statutenbestimmungen wieder in Kraft zu treten haben. Weiter wurde beantragt, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die staatliche Genehmigung der abgeänderten Statuten einzuholen, und falls von der Regierung Abänderungen verlangt werden, dieselben endgültig selbst zu beschliessen, den Beginn und die Pläne der Aktientilgung und der Ansammlung des für lit. A zu reaktivirenden Fondsüberschussbetrages zu bestimmen und festzustellen. Auch möge der Verwaltungsrath ermächtigt werden, 1 055 Aktien lit. A auszulösen und selbige gegen Hinausgabe von Genussscheinen mit dem Nennbetrage zu Lasten der Fonds des Lit. A-Unternehmens einzulösen. Vom Reingewinne des letzten Jahres von 823 724,92 fl. sind 5 pCt. zur Vertheilung zu bringen,

von dem Reste von 481 451,25 fl. wären unter anderem zuzuweisen: dem Erneuerungsfonds lit A. 90 000 fl., dem Pensionsfonds 10 000 fl. Hieraus wäre zu vertheilen für 18 341 Stück Aktien lit. A und 659 Genussscheine von solchen an Superdividende je 13,75 fl., in Summa 261 250 fl. Der Rest von 99 763,64 fl. wäre für lit. A auf neue Rechnung zu übertragen. Von dem Reingewinne des lit. B-Unternehmens von 786 918,83 fl. wären statutengemäss 4 pCt. dem Reservefonds lit. B mit 31 476,75 fl. zuzuweisen. Vom Rest von 755 442,08 fl. wären 5 pCt. vom Nennbetrage der im Umlauf befindlichen Aktien, somit 10 fl. für die Aktie, d. i. 699 020 fl. zu vertheilen, ein Rest von 93 068,27 fl. für lit. B auf Rechnung des Jahres 1887 zu übertragen. Die Generalversammlung der Bahn genehmigte die Anträge in Betreff der Verwendung des Reingewinns. Zu den Anträgen bezüglich der Betriebsvereinigung erklärte der Vorsitzende, dass die Vorschläge der Grossaktionäre betreffs grösserer Berücksichtigung der Erträgnisse der A-Linie und der Befestigung des Verhältnisses beider Linien wie 40 zu 10 in den Vorschlägen des Verwaltungsrathes schon jetzt aufgenommen seien. Dagegen wäre der Antrag auf Schaffung einer einheitlichen Aktie neuerlichen Berathungen und erforderlichenfalls der nächsten Generalversammlung vorzubehalten. Aktionär Umrath erklärt die A-Aktien für verkürzt und appellirt an den Regierungsvertreter Statthaltereirath Kurzbeck, welcher erklärt, dass die Regierung unter allen Umständen die gefassten Beschlüsse der sorgfältigsten Prüfung unterziehen werde. Die Verwaltungsrathsanträge wurden schliesslich mit dem Zusatze angenommen, dass noch weitere 445 B-Aktien verloost werden, falls bis zur nächsten Generalversammlung der Umtausch der A-Aktien gegen vier B-Aktien nicht rechtsgültig beschlossen werden könnte.

Generalversammlung der Ungarischen Westbahn am 28. Mai d. J.

Dem vom Generaldirektor Fackh vorgetragenen Rechenschaftsberichte für 1886 ist folgendes zu entnehmen: Die Betriebseinnahme betrug 1 796 267 fl., die Ausgabe ohne Investition 1 517 520 fl., das Betriebsergebniss somit 278 747 fl. Einen nachtheiligen Einfluss übten auf den Bahnbetrieb die im allgemeinen ungünstigen Handels- und Verkehrsverhältnisse, die bedeutende Abnahme der Ausfuhr, sowie der Wettbewerb der benachbarten Bahnen. — Der Direktor Max Fuchs ist im Laufe dieses Jahres dienstunfähig geworden und gestorben. Die Gesellschaft hat den ihm zugesicherten Abfertigungsbetrag von 18 000 fl. flüssig gemacht in der Hoffnung, dass die Regierung die Einstellung dieser Ausgabe in die Betriebsrechnung bewilligen werde.

Generalversammlung der Marmaroser Salzbahn am 28. Mai d. J.

Dem Direktionsberichte zufolge hat sich die auf allen drei Linien eingeführte Vereinfachung des Betriebes bewährt; die Regierung hat die den Vizinalbahnen gesetzlich zustehende Steuerfreiheit auf Ansuchen der Gesellschaft deren Linien Rónaszék und Sugatag gewährt, wodurch sich die jährlichen Ausgaben um etwa 9 000 fl. vermindern. Die Einnahmen betrugen 119 186,74 fl., die Ausgaben 44 442,91 fl., somit der Ueberschuss 74 743,83 fl. Von diesem durch einen kleinen vorjährigen Rest auf 74 812,71 fl. erhöhten Betrage werden, auf Antrag der Direktion, verwendet: 17 300 fl. zur Einlösung der am 1. April d. J. verloosten 173 Stück Prioritätsaktien, 38 400 fl. zur Bezahlung der 5 pCt. Dividende nach den noch cirkulirenden 7 680 Stück Prioritätsaktien, 800 fl. zur Dotirung des Reservefonds, 10 000 fl. zur Tilgung der Stammaktien, ferner 6 200 fl. als Dividende der Stammaktien; 2112,71 fl. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Demzufolge wird der Prioritätsaktien-Koupon mit 5 fl., der der Stammaktie als Tilgung und Dividende mit 3 fl. vom 1. Juli d. J. ab eingelöst.

Generalversammlung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 25. Mai d. J.

Der Bericht über das mit 31. März d. J. vollendete zehnte Klubjahr enthält eine übersichtlich gehaltene Darstellung der Gründungs- und Entwickelungsgeschichte des Klubs im abgelaufenen ersten Jahrzehnt seines Bestandes. Dieser 721 Mitglieder zählende Verein nimmt unter den grossen Fachvereinen des In- und Auslandes eine geachtete Stellung ein. Von seinen Schöpfungen muss in erster Reihe die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte als eine Errungenschaft bezeichnet werden, welche allseits gebührende Anerkennung und auch Nachahmung gefunden hat. Die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" hat sich bereits in der Fachlitteratur eine ehrenvolle Stellung erobert, und die in der abgelaufenen Winterzeit abgehaltenen Vorträge boten viele interessante Anregungen. Das zehnte Klubjahr schliesst mit einem Baarbestande von 1 443 fl. Die Zahl der in den Klublokalitäten aufliegenden Tages-, Fach- und Wochenblätter bezifferte sich auf 132. Die vom Ausschussrathe vorgeschlagene Statutenänderung, wonach derselbe aus 24 Mitgliedern bestehen soll, von welchen die Hälfte jährlich auszutreten hat, wurde angenommen. Auf den Antrag eines Klubmitgliedes wurde beschlossen, dass die Kooptation eines im Laufe des Klubjahres ausscheidenden Ausschussmitgliedes obligatorisch sei.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Aeusserungen des „Journal de St. Petersbourg" über das Bulgarien betreffende Rundschreiben der Pforte störten die politische Ruhe ebensowenig, als der Gassenlärm in Paris über den Rücktritt Boulanger's. Die Börse gibt sich vollen Friedenshoffnungen hin und escomptirt bereits die bessere Geschäftslage. Von dieser günstigen Stimmung hatten auch fast alle Bahnwerthe Vortheil; so die Nordbahn (2550), deren Einnahmen, ebenso wie diejenigen der Böhmischen Westbahn (282), Carl-Ludwigbahn (208,25) und Lemberg-Czernowitz (225,75) überraschend steigen. Eine sehr bedeutende Steigerung erfuhren Südbahn (90,25) wegen des Gerüchtes der Konversion ihrer 5 pCt. Prioritäten und wegen des günstigen Abschlusses der Kartellverhandlungen. Da ein solcher Abschluss rücksichtlich der Elbethalbahn noch nicht erfolgt ist, so erlitt ihr Kours (167) eine starke Abschwächung, welche aber bald in das Gegentheil umschlagen dürfte, da auch deren Einnahmen steigen. Dagegen wirkten die Theissüberschwemmungen in Ungarn auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (228,10) ungünstig ein; auch waren aus diesem Grunde Ungarische Bahnwerthe sehr vernachlässigt, obschon das Gerücht der Prioritätenkonversion wieder bestimmter aufgetreten ist. Schliesslich war auch Länderbank (236,40) in starker Nachfrage auf die Nachricht, dass sich die von ihr im Vereine mit Frankfurter Firmen gegründete Eisenbahnbank für die Finanzirung Oesterreichischer und Ungarischer Lokalbahnen bereits konstituirt hat.

Aus Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1886 ist in dem Gesammtverkehr wiederum ein Rückgang gegen das Vorjahr zu verzeichnen, welcher hauptsächlich in der weiteren Verminderung der Getreidesendungen aus Polen seinen Grund hat; ein weiterer Rückgang ist bei etwa eintretender abermaliger Erhöhung der Getreidezölle zu befürchten. Der Personenverkehr zeigt ein Weniger von 1,21 pCt. im Umfang und von 3,19 pCt. in der Einnahme, der Güterverkehr ein Weniger von 9,67 pCt. im Umfang und von 8,06 pCt. in der Einnahme. Die Salzversendungen nach Polen haben einen weiteren Rückgang erlitten, dagegen sind die Spiritusversendungen auf der im Vorjahr erlangten Höhe geblieben. Der Verkehr in den andern Frachtartikeln hat die in den letzten Jahren beobachtete Stetigkeit auch im Berichtsjahre beibehalten.

Im Personenverkehr wurden im ganzen 163 148 *) (165 141) Reisende befördert; die hierfür erzielte Einnahme betrug 138 968 (143 393) *M.* Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr, einschliesslich aller Nebengebühren, bezifferte sich auf 141 341 (145 999) *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge auf 2 554 (2 638) *M.* = 37,37 (37,09) pCt. der Gesammteinnahme. Die gesammte Güterbeförderung belief sich auf 88 566 (98 056) t, wofür 202 305 (220 426) *M.* und an Nebengebühren 4 861 (4 898) *M.* vereinnahmt wurden. Aus dem Güter- und Viehverkehr zusammen betrugen die Einnahmen einschliesslich aller Nebengebühren 207 166 (225 324) *M.* = 3 744 (4 072) *M.* für 1 km Betriebslänge oder 54,77 (57,24) pCt. der Gesammteinnahme.

Von den insgesammt 243 366 *M.* umfassenden Betriebsausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 49 825 *M.* = 20,5 pCt., auf die Bahnverwaltung 50 848 *M.* = 20,9 pCt. und auf die Transportverwaltung 142 692 *M.* = 58,6 pCt. Die Ausgaben betrugen für das Kilometer Betriebslänge 4 398 (4 661) *M.* und 64,3 (63,4) pCt. der Einnahme.

Einschliesslich eines Vortrages aus dem Vorjahre von 956 *M.* beträgt der Betriebsüberschuss 139 187 *M.* Hiervon gehen ab als Rücklage in den Erneuerungsfonds 33 006 *M.*, für den Reservefonds I 5 000 *M.*, an statutenmässiger Tantieme 3004 *M.*, an Zinsen für Prioritätsobligationen 28 890 *M.*, für Tilgung derselben 6 090 *M.* und für die Eisenbahnsteuer 1 540 *M.*, so dass noch 61 657 *M.* zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben.

Nach Vorschlag des Aufsichtsraths sollen hiervon 60 075 *M.* zur Zahlung einer Dividende von 1½ pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien verwendet und die verbleibenden 1 582 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen werden. Diesen Vorschlag erhob die am 3. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung zum Beschluss.

---

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Die Eisenbahnen der Französischen Kolonien und Schutzländer.

(Schluss aus No. 43.)

II. Tunis.

Als noch Italiener und Franzosen mit eifersüchtigen Augen darüber wachten, wessen Einfluss der ausschlaggebende bei dem Bey sein würde, glaubten die Franzosen nicht sicherer ihr Uebergewicht herstellen zu können, als wenn die Hauptstadt Tunis durch eine Bahn mit den Hauptorten Algeriens in Verbindung gesetzt würde. Sie veranlassten daher die Gesellschaft für die Eisenbahn Bona-Gelma nebst Fortsetzungen durch Gewährung einer 6 pCt. Zinsbürgschaft zum Bau der Linie Düvivier-Tunesische Grenze-Tunis. Die Anfangs 1877 von Tunis aus in Angriff genommenen Bauarbeiten der 195 km langen Medscherdabahn waren am 24. Juni 1878 bis Teburba (einschliesslich der Zweigbahn in Tunis zum Seehafen 35 km) vollendet; noch in demselben Jahre konnte die Bahn am 30. September bis Medsches-el-Bab (32 km) und am 30. Dezember bis Ued-Zargua (19 km) in Betrieb genommen werden. Das Jahr 1879 brachte am 1. September die Eröffnung der Weiterführung bis Bescha (21 km) und am 30. Dezember bis Suk-el-Arba (49 km). Am 21. März 1880 wurde zwar noch die Strecke Suk-el-Arba-Gardimau (34 km) dem Verkehre übergeben, aber die im März 1881 beginnenden Einfälle der Tunesischen Krumirs in Algerisches Gebiet, welche die Besetzung von Tunis seitens der Franzosen im Gefolge hatten, liessen nicht an den Ausbau des Bindegliedes denken. Wenn auch die Besetzung Ende April 1882 vollzogen war, so war die Lage des Landes doch noch wenig sicher. Anfangs 1883 brach alsdann der grosse Aufstand der Südtunesischen Araber aus, der die Franzosen in arge Bedrängniss brachte. Ende September 1883 mussten sie sogar soweit zurückweichen, dass ein Theil der Bahn in der Nähe von Medsches-el-Bab von den Arabern zerstört werden konnte. Wenn die Franzosen auch nach wenigen Tagen verstärkt wieder vorrückten und die Araber zurückdrängten, so dauerte es doch trotz der grössten Anstrengungen bis Ende Oktober, ehe der Betrieb auf der Bahn, die den Franzosen, wie auch im ersten Feldzuge, sehr schätzbare Vortheile brachte, wieder aufgenommen werden konnte. Nach Beendigung der Unruhen ging man an den Ausbau des Bindegliedes Suk-Ahras-Grenze-Gardimau; die ganze Strecke, von der indessen nur 5 km auf Tunesischem Gebiet liegen, wurde am 29. September 1884 dem Betriebe übergeben. Ausserdem hat die Gesellschaft noch die Zweigbahn vom Bahnhof Bescha nach der Stadt Bescha (13 km) zu bauen.

Noch während des Aufstandes der Araber hatte die Gesellschaft an einer von Tunis am Südufer der zwischen dieser Stadt und dem Meere gelegenen Salzlagune entlang nach Hammam-el-Lif (17 km) führenden Bahn arbeiten lassen, die Ende 1883 fertig gestellt wurde. Man beabsichtigt diese Linie an der ganzen Ostküste von Tunis über Susa bis Gabes fortzusetzen, während sie von dort über Gafsa und Feriana mit Tebessa — bis wohin bereits eine Bahn von Suk-Ahras aus konzessionirt ist — in Verbindung gesetzt werden soll; es ist indessen zweifelhaft, ob diese ganze Strecke von der Bona-Gelma Gesellschaft gebaut werden wird.

Die Stadt Tunis liegt am Hintergrunde einer Salzlagune, die durch einen schmalen Streifen Landes vom Meere getrennt ist. Auf dieser Landenge liegt die Ortschaft la Goletta mit einem sicheren Hafen; wenn auch ein Kanal, der die Landenge durchschneidet, bis zur Stadt selbst führt, so spielt sich doch fast der ganze Schiffsverkehr bei la Goletta ab. Diese Lage schien einer Englischen Gesellschaft einen bedeutenden Gewinn von einer Bahnanlage zu versprechen; dieselbe baute daher eine von Tunis, wo eine 1 km lange Hafenbahn angelegt wurde, im Bogen am nördlichen Ufer der Salzlagune entlang über El-Aouina (10 km) nach la Goletta (6 km) mit Fortsetzung bis zum Hafen (1 km) führende Bahn, alsdann eine die Stadt Tunis mit dem nordwestlich derselben gelegenen Bardo — einer den Sitz der Regierung enthaltenden starken Burg — verbindende Linie (5 km), endlich eine von El-Aouina in nordöstlicher Richtung nach dem in der Nähe der Ruinen des alten Karthago gelegenen Landhause des Bey, El-Marsa (7 km) und von dort südlich nach la Goletta führende Linie (5 km). In der ersten Zeit waren jedoch die Betriebsergebnisse so ungünstig, dass die Bahn für 500 000 Frcs. zu kaufen war. Später für 2 625 000 Frcs. veräussert, ging sie schliesslich um den ungeheuren Preis von 4 150 000 Frcs. in den Besitz der Italienischen Gesellschaft Rubattino in Venedig, die indessen hier den Namen Tunis-Goletta Eisenbahngesellschaft führt, über; die Italienische Regierung gewährleistet derselben eine 6 pCt. Verzinsung des Anlagekapitals, um die Bahn nicht in die Hände der Franzosen gelangen zu lassen. In neuerer Zeit ist auch der Verkehr sehr lebhaft geworden.

Ausserdem besteht zwischen Susa und Kairuan eine Pferdebahn für militärische Zwecke.

Im Bau befinden sich drei für nicht öffentlichen Verkehr bestimmte Bahnen, und zwar eine von les Nefzas nach Tabarka (41 km), eine zweite von Sidi-Haual-el-Uad nach der Bai am Kap Serrat (33 km) und die dritte von Bou-Hedma nach der Bai von Skiva (50 km).

Im Betriebe sind im ganzen 247 km, von denen 212 km der Bona-Gelma und 35 km der Tunis-la Goletta Gesellschaft gehören.

III. Senegambien.

An dem Punkte, wo der schon längst schiffbare Niger sich nach Osten wendet, liegt Timbuktu, der Hauptstapelplatz des Sudans; hierher bringen zahlreiche Fahrzeuge, die den Niger befahren, ihre Waaren und nehmen andere Ladung ein; hierher nehmen grosse Karawanen von Marokko und von Tripolis oder vom Tschadsee ihren Weg, um ihre Waaren gegen die Erzeugnisse des Sudans auszutauschen und hier handeln die Tuaregs der Wüste ihre Bedürfnisse ein. Kein Wunder, dass den Franzosen der Plan aufstieg, diesen Handelsplatz mit ihren Besitzungen in Algier und am Senegal in lebhaftere Verbindung zu setzen, um so den ganzen Handel des Sudan an sich zu ziehen. Bereits 1860 hatten sie mit den Tuareg, die sich gerade der Oberherrschaft in der Stadt bemächtigt hatten, einen Freundschafts- und Handelsvertrag abgeschlossen; doch erst 1876 trat die Regierung dem ihr von dem Ingenieur Duponchel in Montpellier unterbreiteten Plane näher, nach welchem eine von Algier ausgehende Bahn über El-Goleah und Tuât durch die Wüste nach Timbuktu (etwa 2 570 km lang) mit Staatshilfe gebaut und von dort aus in westlicher Richtung bis St. Louis an der Mündung des Senegal verlängert werden sollte. Die allgemeinen Vorarbeiten ergaben indessen, dass der Bau der Strecke Tuât-Timbuktu infolge der unerträglichen Hitze am Tage und der empfindlichen Nachtkühle, infolge des nur durch Herstellung einer langen Rohrleitung zu überwindenden Wassermangels, infolge der erforderlich werdenden Holzüberbauten gegen den Flugsand und infolge der Feindseligkeiten der räuberischen Wüstenstämme zwar nicht unmöglich sei, indessen nur durch ungeheure Geldopfer ermöglicht werden könne. Wenn daher auch dieser Plan vorläufig zurückgelegt werden musste, so wurde doch die Regierung durch Gesetz vom 24. Dezember 1879 ermächtigt, eingehende Vorarbeiten zur Anlage einer auf Staatskosten zu bauenden schmalspurigen Bahn (1 m Spurweite) von Medine (Kayes) am oberen Senegal flussaufwärts über Cérou (14 km), Sabouciré (10 km), Dinguila (10 km), Diamon (20 km) und Talari (55 km) nach Bafulabé am Einfluss des Bakhoy (24 km) und von dort den Bakhoy aufwärts über Fangalla nach Bamakou am oberen Niger (390 km) vornehmen zu lassen; später erhielt die Regierung durch Gesetz vom 4. April 1882 auch die Ermächtigung zur Vornahme der Vorarbeiten von Kayes stromabwärts bis zur Feste Bakel (170 km). Hierdurch würden sowohl die unterhalb von Bafulabé liegenden grossen Wasserfälle von Guina als auch die Felu-Katarakte bei Medine umgangen werden können; denn unterhalb der Felu-Katarakte fliesst der Senegal ruhig und ohne weitere Stromschnellen, so dass während der Regenzeit selbst grössere Schiffe bis zu diesen Katarakten hinauffahren können.

Infolge des Gesetzes vom 26. Februar 1881 konnte mit dem Bau der Linie Kayes-Bafulabé begonnen werden; man nahm Marokkanische Arbeiter in Dienst, die unter der Leitung von Seeoffizieren arbeiteten. Zahlreiche Schwierigkeiten stellten sich indessen dem Bau entgegen; nicht allein die Bodengestaltung verursachte bedeutende Ausgaben, auch die Anlage kleiner Festungen und militärische Unternehmungen gegen feindliche Stämme zehrten stark an den bewilligten Geldmitteln, so dass im Jahre 1884 bereits 35 Millionen Francs aufgebraucht und erst 34 km fertiggestellt waren. Schliesslich musste der Bau, da die Kammer neue Mittel nicht mehr bewilligte, nachdem noch die Strecke Kayes-Diamon (54 km) eröffnet worden war, Ende 1884 ganz eingestellt werden.

Zugleich mit den Vorarbeiten für diese Bahn waren die Vorarbeiten zur Anlage einer von Dakar am Kap Verde in nördlicher Richtung über Rufisque, Pont, Tivaouane (93 km), Louga (99 km), und M'Pal nach Saint-Louis (71 km) führenden Bahn unternommen und diese Linien durch Gesetz vom 29. Juni 1882 der Baugesellschaft von Batignolles konzessionirt worden. Nach diesem Gesetz gewährleistet der Staat der Gesellschaft für jedes dem Betrieb übergebene Kilometer einen Mindestertrag von 1 154 Frcs. und gewährte zugleich einen Bauvorschuss von 12 680 000 Frcs., nachdem die Gesellschaft die Baareinzahlung von mindestens 5 Millionen Francs auf die Antheilscheine nachgewiesen hatte. Im Jahre 1882 waren die Bauarbeiten auf der ganzen Linie mit Ausnahme der Strecke Tivaouane-Louga im Gange und im Jahre 1883 konnte bereits die Strecke Dakar-Rufisque eröffnet werden, woran sich 1884 am 7. Mai die Weiterführung bis Pont und am 24. Juli die Fortsetzung bis Tivaouane anschloss. Nachdem inzwischen in demselben Jahre am 23. Januar von Saint-Louis aus die Strecke

bis M'Pal und am 21. Juni bis Louga dem Betriebe übergeben worden war, konnte am 6. Juli 1885 das Bindeglied Louga-Tivaouane und damit die ganze 263 km lange Bahn Dakar-Saint-Louis in Betrieb genommen werden.

IV. Réunion.

Diese fruchtbare, im Osten von Afrika, nördlich von Madagaskar gelegene Insel hat ein 126 km umfassendes mit 1 m Spurweite gebautes Eisenbahnnetz, zu dessen Anlage die „Eisenbahn- und Hafengesellschaft von Réunion" durch Gesetz vom 23. Juni 1877 die Konzession erhielt. Die beiden Bahnstrecken der Insel gehen von dem Hafenplatz Pointe-des-Galets aus; die erste führt über die Hauptstadt Saint-Louis (57 km) nach Saint-Pierre (10 km), die andere über Saint-Denis (20 km) nach Saint-Benoît (39 km).

V. Vorderindien.

Von den Vorderindischen Besitzungen der Franzosen ist nur der Hauptort Pondichéry mit einer Eisenbahn bedacht, die von dem Hafendamm in Pondichéry bis zum Ostufer des Dschindschy (12 km) auf Französischem Gebiet liegt und von dort bis zur Einmündung in die von Madras nach Süden gehende Linie der Südindischen Eisenbahn Englisches Gebiet berührt. Zur Anlage dieser Linie erhielt am 8. Mai 1878 eine Englische Gesellschaft (Pondicherry-Railway-Company limited) die Konzession und am 14. Oktober 1879 wurde die Bahn eröffnet.

VI. Hinterindien.

In Hinterindien besitzen die Franzosen bekanntlich ausser der Schutzherrschaft über Kambodscha und Annam — in welchen Ländern kaum erträgliche Strassen, geschweige denn Eisenbahnen angelegt sind — in eigener Verwaltung den südlichen und nördlichen Theil von Annam, Nieder-Cochinchina, das Land zu beiden Seiten der Mekhongmündungen, bezw. Tongking, zu Seiten des Songkau. In Cochinchina fasste man 1882 die Anlage einer von Saigon nach Mytho führenden, 71 km langen Bahn ins Auge. Der Fluss von Saigon, an dem die gleichnamige Stadt liegt, ergiesst sich in den wasserreichen Loirap und gestattet vermöge seiner Tiefe, den Seeschiffen selbst bei Ebbe bis zur Stadt hinaufzufahren; deshalb ist Saigon, in dem sich zugleich der Sitz der Regierung befindet, eine der wichtigsten Flottenstationen Ostasiens. Mytho liegt an der westlichen, der Schifffahrt günstigsten Mündung des Mekhong, die ebenfalls das Einlaufen von Seeschiffen gestattet. Im Jahre 1883 wurde mit dem Bau der mit der Spurweite von 1 m angelegten Bahn begonnen und dieselbe am 20. Juli 1885 eröffnet. Den Zugförderungsdienst besorgen 5 Lokomotiven mit einer Zugkraft von 250 Pferdekräften.

Ausser dieser Linie besteht in Cochinchina noch eine 5,85 km lange Dampftrambahn, welche Saigon mit Cholon verbindet und Personen, sowie kleine Packete befördert. Diese Bahn besitzt 4 Lokomotiven mit einer Zugkraft von 120 Pferdekräften.

Nachdem Tongking 1886 vollständig besetzt war, richteten die Franzosen auch auf die Anlage einer Eisenbahn ihr Augenmerk; zu dem Zwecke machte das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten am 1. Juni v. J. bekannt, dass der Bau einer etwa 35 km langen, schmalspurigen Bahn von Hanoï nach Bac-Ninh beabsichtigt würde.

Die mit einer Spurweite von 1 m zu bauende Linie sollte vom linken Ufer des rothen Flusses, gegenüber von Hanoï, ausgehen, Bac-Ninh berühren und in Dapkau am linken Ufer des Songkau endigen; auch könnte die Weiterführung bis zu den Sieben-Pagoden vorgesehen werden.

Später wurde dieser Plan noch dahin ergänzt, dass auch eine Fortsetzung der Bahn einerseits von Hanoï bis zu einem nächst Haiphong oder Quang-Yen am Meere gelegenen Punkte, andererseits von Dapkau über Phu-Lang-Thuong nach Lang-Son in Aussicht genommen werden könne.

Die Regierung ihrerseits würde eine Konzession auf 75 Jahre gewähren, die Verzinsung des Anlagekapitals gewährleisten und den zur Anlage der Bahn, sowie der nöthigen Baulichkeiten erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich abtreten, während der Bau und Betrieb von der Gesellschaft unter Aufsicht der Schutzherrschaft auszuführen seien.

Gleichzeitig wurden diejenigen Personen, welche sich um die Konzession bewerben wollten, aufgefordert, auf eigene Kosten einen eingehenden Voranschlag, aus dem die Höhe der Anlagekosten — für welche eine Zinsbürgschaft in Anspruch genommen würde — zu ersehen sei, ausarbeiten zu lassen und bis zum 1. Juli d. J. an den Generalresidenten von Hanoï einzureichen.

Auch ist durch Erlass vom 19. März d. J. beim Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten ein technischer Ausschuss, in welchem die Verwaltungsfächer der auswärtigen Angelegenheiten, der Finanzen, des Seewesens, der öffentlichen Arbeiten, des Handels und der Gewerbe, endlich des Krieges vertreten sein werden, niedergesetzt worden, um über die allgemeinen Gesichtspunkte, nach welchen in Tongking ein Eisenbahnnetz anzulegen sei, zu verhandeln.

Präjudizien.

v. O. **Pferdebahn-Polizeiverordnung über die Fahrgeldbehälter.** „Eine Polizeiverordnung, welche vorschreibt, dass jeder einen Pferdebahnwagen besteigende Reisende sofort bei dem Besteigen desselben das tarifmässige Fahrgeld in den an dem Wagen befindlichen Fahrgeldbehälter (sogen. fare-boxes) einzuwerfen hat und die Nichtbefolgung dieser Vorschrift mit Strafe bedroht, kann für rechtsverbindlich nicht erachtet werden." (Erk. des Kammergerichts vom 9. November 1885; Jahrb. der Entscheid. Bd. VI S. 285 f.)

Litteratur.

Anweisung zur Ausführung der Linien-Instandsetzungsarbeiten. Berlin, 1887. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

Die 123 Seiten umfassende Schrift ist für den amtlichen Gebrauch bestimmt, um die mit der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenlinien des Deutschen Reiches beauftragten Beamten über die zweckmässigste Art der in Frage kommenden Arbeiten zu belehren. Da die Ursachen von Beschädigungen der Telegraphenlinien, sowie auch die durch gleichartige Veranlassung herbeigeführten Beschädigungen hinsichtlich ihres Umfanges und ihrer Art je nach den örtlichen Verhältnissen oder den besonderen Umständen überaus verschiedenartig sind, sodass für die Ausführung der Wiederherstellungsarbeiten in jedem einzelnen Falle genaue Vorschriften nicht ertheilt werden können, beschränkt sich die vorliegend Schrift auf eine Anleitung zur Ausführung der am häufigsten vorkommenden bezüglichen Arbeiten. In dem reichen Inhalte sind die jährlichen laufenden und die aussergewöhnlichen Instandsetzungsarbeiten an den oberirdischen und an den unterirdischen bezw. unter Wasser geführten (versenkten) Telegraphenlinien in 4 besonderen Hauptabschnitten unterschieden. Dem Bedürfnisse entsprechend sind den Anweisungen erläuternde Skizzen beigefügt. Die genaue Kenntniss und Beachtung der in dem Buche zusammengestellten Vorschriften dürfte die in Frage kommenden Beamten befähigen, auch in abweichenden Fällen die geeigneten Massregeln zur ordnungsmässigen Instandhaltung der Telegraphenlinien zu treffen. K—e.

Verschiedenes.

Deutsche Lokomotiven nach England.

Die Lokomotivfabrik Krauss & Co. Aktiengesellschaft in München liefert gegenwärtig eine Anzahl Lokomotiven für eine Englische Strassenbahn in Buckinghamshire. Die Spurweite der Bahn beträgt 3' 6" Engl. (1,067 m) und die Maschinen, welche eine Leistungsfähigkeit von 40 effektiven Pferdekräften entwickeln können, haben ein Dienstgewicht von etwa 10 t. Bekanntlich sind die in England zur Zeit bestehenden Vorschriften über die Verwendung von Lokomotiven auf Strassenbahnen ziemlich streng; so müssen die Maschinen den Abgangdampf kondensiren können und eine jede Maschine muss ausser einer Handbremse auch eine Dampfbremse besitzen, welche durch einen Schwungregulator in Thätigkeit gesetzt wird, sobald die Fahrgeschwindigkeit 16 km in der Stunde überschreitet. Ferner müssen die Maschinen mit einem Geschwindigkeitsmesser versehen sein, an welchem der Führer die jeweilige Geschwindigkeit direkt ablesen kann. Das Triebwerk der Maschinen muss sorgfältig eingedeckt werden. Die ersten zwei von Krauss & Co. gelieferten Lokomotiven haben die Prüfung des Englischen Regierungsinspektors, General Hutchinson, bereits passirt und befinden sich nunmehr im regelmässigen Betriebe.

Strassenbahnbetrieb vermittelst Ammoniak.

In Neworleans sind, wie die Londoner „Allgem. Korr." mittheilt, kürzlich höchst befriedigende Versuche mit einem durch Ammoniak getriebenen Strassenbahnwagen angestellt worden. Die Maschine befindet sich unter dem Wagen und an der hinteren Seite der Behälter für das Ammoniak. Ohne Lärm, Dampf und Rauch fuhr der Wagen in gleichmässiger ruhiger Bewegung. Der Druck betrug während der Fahrt 110—140 Pfd. auf den Quadratzoll. Die 3 Meilen lange Strecke wurde in 10 Minuten zurückgelegt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 44 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 11. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 3. Mit dem 1. Juli d. J. werden die Stationen Hadynkowce, Kalinowszczyzna, Lubience und Skole der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Galizisch - Norddeutschen Verbandtarif, Heft 3 (Holztarif) einbezogen. Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Frachtsätze geben die Verbandsstationen Auskunft.

Breslau, den 7. Juni 1887. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. April 1886 tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält ausser dem Kilometerzeiger für die neu einbezogene Station Plessa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und die Stationen Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar W. B. B. der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und der Nachträge.

Elberfeld, den 3. Juni 1887. (1327)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mecklenburgische Südbahn (Gesammtstrecke Ludwigslust - Friedland). Mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. tritt ein Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Nähere Auskunft und Verkaufsexemplare durch die Stationen.

Berlin, 9. Juni 1887. (1328)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Güter-Haltestelle Kietz des Bezirks Bromberg in die Staatsbahn-Gütertarife **Bromberg-Altona, Bromberg-Hannover und Bromberg-Oldenburg** einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei der genannten Haltestelle, sowie bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Bromberg, den 3. Juni 1887. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Böhmisch - Norddeutschen Braunkohlenverbande** für die Station Kietz des Bezirks Bromberg neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen sind.

Bromberg, den 4. Juni 1887. (1330)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen
der geschäftsführenden Verwaltung.

Oesterr. - Südwestruss. Grenzverkehr. Norddeutsch - Galiz. - Südwestruss. Getreideverkehr. Aufnahme von Getreide- etc. Sendungen in Radziwilow loco zur Beförderung in loser Schüttung. Vom 20. Juni 1887 an können im Sinne der Bestimmungen des Getreide-Ausnahmetarifes für den Oesterr. - Südwestruss. Grenzverkehr vom 1. Mai n. St. 1886 (P. XIII) und des Norddeutsch - Galiz.-Südwestruss. Getreidetarifes vom 10. Dezember n. St. 1885 (P. XIV) Getreide- etc. und Kleiesendungen nach den betreffenden Oesterr. Stationen resp. Getreide- etc. Sendungen nach den betreffenden Deutschen Stationen auch in R a d z i w i l o w loco in loser Schüttung (alla rinfusa) zur Aufgabe gelangen. Die Umschüttungsgebühr für solche ab Radziwilow loco zur Beförderung gelangende Sendungen wurde mit 7 Rubel pro Wagen à 10 000 kg festgesetzt.

Wien, am 6. Juni 1887. (1331)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Norddeutsch - Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. A u s s c h l i e s s u n g d e r P r i v a t - V e r m i t t l u n g s p e r s o n e n v o n d e r Z o l l a b f e r t i g u n g i n d e n R u s s i s c h e n G r e n z s t a t i o n e n W o l o c z y s k u n d R a d z i w i l o w. Im Sinne der Bestimmungen des Artikels 66 des Russischen Eisenbahngesetzes hat die Direktion der Russischen Südwestbahnen in Kiew verfügt, dass mit Gültigkeit vom 20. Juli n. St. 1887 die Zollabfertigung in den beiden Grenzstationen Woloczysk und Radziwilow **nur** durch die Organe dieser Verwaltung oder durch deren Agent - Expediteure m i t A u s s c h l u s s a l l e r P r i v a t p e r s o n e n erfolgen kann.

Es sind daher die in den Tarifen zu den rubrizirten Verkehren vom 1. Mai n. St. 1886 resp. vom 15. Februar n. St. 1887 auf Seite 7 resp. 9, sowie im Eisen-Ausnahmetarife für den Oesterreichisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 20. März 1887, Seite 5 enthaltenen Zusatzbestimmungen zu § 51 dahin abzuändern, dass derjenige Frachtbrief, welcher das Gut als Bahndokument begleitet und direkt an die Adresse des Empfängers in der Russischen Bestimmungsstation lautet, in der Rubrik „Erklärung" die Vorschrift: „z u r V e r z o l l u n g d u r c h d i e R u s s i s c h e S ü d w e s t b a h n i n W o l o c z y s k (o d e r R a d z i w i l o w) zu enthalten hat.

Derjenige Frachtbrief jedoch, welcher als Deklaration für das Russische Zollamt bei der Einfuhr nach Russland zu dienen hat, ist nunmehr n u r an die Russische Südwestbahn in Woloczysk resp. in Radziwilow zu adressiren und hat in der Rubrik „Erklärung" die Klausel: „zur Weiterbeförderung an N. N. in N." zu enthalten.

Wien, den 6. Juni 1887. (1332)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Mit 15. Juli 1887 gelangt der XI. Nachtrag zum Reglement und zu den Tarifen vom 1. Februar 1874 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Reglements- bezw. Transportsbestimmungen, sowie der Waarenklassifikation und sind Exemplare dieses Nachtrages bei den betheiligten Verwaltungen, sowie im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Wien (I. Johannesgasse 29) zu haben.

Wien, 8. Juni 1887. (1333)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen. Tarifwesen. Am 5. Juni l. J. tritt Nachtrag II zum Kilometerzeiger des Lokaltarifs in Kraft. Preis 2 Lei.

Bucarest, den 31. Mai 1887. (1334)
Die Generaldirektion.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Für den Personenverkehr von und nach den Badeorten Westerland auf Sylt, Wyk auf Föhr, Helgoland mit Dampfschiff Freia und Helgoland über Harburg-Cuxhaven tritt mit dem 15. Juni d. J. unter Aufhebung der seitherigen besonderen Tarife ein neuer gemeinschaftlicher Tarif in Kraft, durch welchen u. a. die Stationen Cassel, Dessau, Frankfurt a/M., Glückstadt, Hannover, Heidelberg, Mainz, Naumburg, Schleswig Altstadt und Wien in den Verkehr einbezogen werden.

Für den Verkehr mit Helgoland kommen durch den neuen Tarif bedeutend ermässigte Fahrpreise zur Einführung.

Altona, den 4. Juni 1887. (1335)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die Einlösung der am 1. Juli 1887 fälligen Zinsscheine der 4½ pCt. Prioritätsobligationen der B r a u n s c h w e i g i s c h e n E i s e n b a h n g e s e l l s c h a f t erfolgt vom Fälligkeitstage ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig

sowie

bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst.

Magdeburg, den 6. Juni 1887. (1336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts und Art. 3 des dritten Nachtrags zu demselben bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die für das Betriebsjahr 1886 zu zahlende Dividende

auf 42 ℳ pro Aktie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 7. Juni 1887.

Der Ausschuss der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

— —

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck an allen Werktagen in Empfang zu nehmen.

In der Zeit bis zum 30. Juni d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft und den Herren Robert Warschauer & Comp. und F. W. Krause & Comp. Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, Vormittags in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 7. Juni 1887. (1337)

Die Direktion der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Ungarische Westbahn. Der am 1. Juli 1887 fällige Aktienkoupon der Ung. Westbahn wird, abgesehen von der 13,3 kr. betragenden Stempelgebühr, ohne weiteren Abzug, das ist mit 4 fl. $86^{7}/_{10}$ kr. eingelöst.

Budapest, am 6. Juni 1887. (1338)

Die Generaldirektion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Submissionen.

Verdingung von Lokomotivkesseln. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 2 Stück Lokomotivkessel beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2,00 ℳ unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotivkesseln" zu dem auf Mittwoch, den 22. Juni 1887, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 5. Juni 1887. (1339)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

No. 11. Jahrgang 1887. Berlin, am 11. Juni 1887

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	B	10	1	Pack	Heerddeckel —	4	1	Colmar	Elsass-Lothring.	
2	B G	341	1	Kiste	leer —	8	2	Mannheim	Badische Stsb.	Frankf. a/M. bez.
3	C G	763	1	„	Geschäftsbücher —	—	3	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
4	C G	2122	1	Korb	Wein —	64	4	Lodelinsart	Grand Central Belge	
5	C S	579	1	Fass	? —	284	5	Crefeld	Linksrh. Köln	
6	C S C	10	1	Kiste	leer —	16	6	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
7	E M	390	1	Petrol.-Fass	leer —	31	7	Basel	Badische Stsb.	
8	F S	2008	1	Kiste	leer —	23	8	Mannheim	„	Frankf. a/M. beschr.
9	F S A	7799	1	Bierfass	leer —	30	9	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
10	G B W	257	1	Fass	Oel —	197	10	Hagen	„	
11	G G	2431	1	„	Schwärze —	58	11	Solingen	„	
12	G H S	351	1	„	Oel —	134	12	Bochum	„	
13	G V	58	1	Kiste	Schuhwaaren —	36	13	Würzburg	Bayerische Stsb.	
14	G W R	97	1	Sack	Kaffee —	60	14	Minden	K. E.-D. Hannover	
15	H C	10	1	Kolli	Muster —	14	15	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
16	H E	291	1	Pack	Säcke —	21	16	München C. B.	Bayerische Stsb.	
17	H H W & C	1075	1	Kiste	1 Oberbett und 2 Decken	37	17	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Mülheim a/Ruhr.
18	H K	813	1	Ballen	Leinen —	—	18	Köln Rh.	Linksrh. Köln	
19	H P	526	1	—	Kinderwagen —	15	19	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Dortmund.
20	H R	241	1	Korb	— —	—	20	Hagen	„	
21	J B M	6509	1	„	Kurzwaaren —	40	21	Boksmeer	Niederländ. Stsb.	
22	J F	662	1	Kiste	Geschäftsbücher —	—	22	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
23	J S	818	1	Fass	leer —	8	23	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	J S	2932	1	Sack	? —	24,5	24	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
25	K	—	1	—	Blech —	4	25	Gotteszell	Bayerische Stsb.	
26	K	I	1	Sack	Keile und Nägel —	10,5	26	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
27	L L	2202	1	Pack	Schaufeln mit Stiel —	11	27	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
28	M C	8	1	—	Schliesskorb —	9,5	28	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
29	M K	—	12	Stück	leinene Tücher —	2	29	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	am 20/5. Zug 302 aus Wagen 109 E.L. entladen.
30	M L	13	1	Fass	leer —	8	30	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
31	N	4	1	Sack	Kälbermagen —	15	31	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
32	N M	441	1	Ballen	Flocken —	21,5	32	Solingen	„	
33	O	2	1	Kiste	Bücher —	2,5	33	Morialmé	Grand Central Belge	
34	P R	—	1	„	Ofenrohr —	18	34	Köln Rh.	Linksrh. Köln	
35	R	—	1	Streifen	Zinkblech —	4	35	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
36	V N	2029	1	Kiste	gefüllt —	30	36	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Bochum-Ründeroth.
37	W	2	1	Pack	Schippenbleche —	25	37	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
	B. Kolli mit Adr. sign.:									
38	Baser	4, 7	2	Körbe	leer —	21	38	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
39	Colard	—	1	Schachtel	? —	2	39	Couvin	Grand Central Belge	
40	E T Potsdam	I	1	—	leere Werkzeugkiste —	23	40	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
41	F F München	101	1	Kiste	leere, als Emballage benutzte Strohhülsen	31	41	München C. B.	Bayerische Stsb.	
42	G D Herford	6747	1	„	— —	44,5	42	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
43	Hutwohl	—	1	Fass	leer —	21	43	Bacharach	Linksrh. Köln	
44	Josef Nether	—	1	Kollo	3 Sensenbäume 1 Pack Sensen	11	44	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bekl. von Schneidemühl n. ?
45	Mankels	—	1	Packet	? —	1,5	45	Hasselt	Grand Central Belge	
46	N. M. Kohn	—	1	Fass	leer —	28	46	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
47	Ross & Co. Dortmund	1747, 2149, 3424	3	Bierfässer	leer —	91	47	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Kolli m. Numm. sign.:					
48	—	1	70	Kolli	eiserne Ofentheile —	264	48	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
49	—	6083	1	Spritfass	leer —	94	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50	—	9615	1	Fass	leer —	39	50	Düsseldorf	„	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
51	[illegible]	6352	1	Kiste	leer, aus rohem Holz	7	51	München C. B.	Bayerische Stsb.	
					E. Kolli ohne Signatur:					
52	—	—	1	—	eis. Ankerplatte —	3	52	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
53	—	—	1	Pack	Besen —	17	53	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
54	—	—	1	„	Düngergabeln mit Stiel	34	54	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
55	—	—	1	Bund	3 Stangen Eisen —	2	55	Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
56	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	28	56	Lierre	Grand Central Belge	
57	—	—	1	Bund	Eisenwaaren und Gurten	4	57	Mannheim	Badische Stsb.	
58	—	—	1	Fass	leer —	17	58	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	3	—	Gasröhren —	30	59	Mannheim	Badische Stsb.	
60	—	—	1	Partie	lose geladene Kartoffeln	145	60	Ligny	Grand Central Belge	
61	—	—	1	Kästchen	? —	2	61	Oret	„	
62	—	—	1	—	alter Kinderwagen —	17	62	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
63	—	—	1	Paar	Lederholzschuhe —	0,75	63	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	—	1	—	alte defekte Leine —	—	64	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	—	—	1	—	alter schwarzer Marmoraufsatz	31,5	65	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
66	—	—	2	—	Messingrohre —	3,5	66	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	am 24/5. aus Zug 306 Wagen 19707 Frankf. entladen.
67	—	—	1	Pack	6 Messingstangen —	10	67	Solingen	„	
68	—	—	4	Kolli	Ofentheile —	8	68	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	
69	—	—	1	—	eis. Platte —	4	69	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
70	—	—	1	Kollo	verzinktes Rohr 3 m lang, 1 Zoll dick im Durchmesser	5	70	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
71	—	—	1	Pack	Rosenkränze —	0,5	71	Diest	Grand Central Belge	
72	—	—	1	„	gusseis. Rosetten —	7,5	72	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	1	Schachtel	? —	2,5	73	Hasselt	Grand Central Belge	
74	—	—	1	—	leerer Schliesskorb mit Schloss	9	74	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	—	—	1	Pack	Sensen —	10	75	Cleve	Linksrh. Köln	
76	—	—	1	—	eis. Stange —	?	76	Posen	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1/4	Stückfass	leer —	65	77	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	—	—	1	—	hölzernes Winkelmass	?	78	Pitschen	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A J H	354	1	Kiste	Schnittwaaren —	36	1	Znaim	Oesterr. Nordwestb.	seit 23/5.
2	B R	1492	1	Ballen	Papier —	47	2	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
3	B W	22 ·	1 1	„	alte Emballage —	102	3	Trautenau	Oesterr. Nordwestb.	„ 10/5.
4	E S & Cp.	1390	1	Fass	leer —	23	4	Deutsch-Brod	„	„ 15/5.
5	J K	4418	1	„	leer —	16	5	Wysocan	„	„ 13/5.
6	O N	29 1063	1	Kiste	Thee —	13	6	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
7	S C	1/4	4	Ballen	leere Säcke —	103	7	„	„	
8	P. Kosterlitz & Copg. Berlin N Hermann Schuster in Roman	—	1	Pack	leere Säcke —	32	8	Czernowitz	„	
9	—	7794	1	Wagen	Kohle —	10000	9	Stanislau	„	
10	—	21115	1	Stück	Schüttkasten zur Putzmühle	11	10	Lemberg	„	
11	—	74738	1	—	leeres Fass	15	11	Ottynia	„	
12	—	—	1	—	Blechverschlag —	20	12	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 21/5.
13	—	—	2	Ballen	Hadern —	68	13	Arnau	„	„ 31/5.
14	—	—	1	Sack	Hafer —	50	14	Tannwald	Südnordd. Verb.	„ 6/5.
15	—	—	3	Bund	Holzdraht —	51	15	Reichenberg	„	„ 25/5.
16	—	—	1	Pack	Holznägel —	10	16	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
17	—	—	1	Ballen	Papierabfälle —	32	17	Sedletz-Kuttenberg	Oesterr. Nordwestb.	„ 31/5.
18	—	—	1	—	hölzernes Seilerwerkzeug	7	18	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	

Beiblatt zu No. 44 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verw.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Bericht über die im Jahre 1886 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen

Achsbrüche,

sowie diejenigen **Achs-Anbrüche**, welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind, und zu einer Auswechselung der betreffenden Achse geführt haben.

I. Achsbrüche.

Für das Betriebsjahr 1886 sind von 36 Verwaltungen die bezüglichen Eingaben gemacht worden, nach welchen sich zunächst die Gesammtzahl der Achsbrüche folgendermassen stellt.

No.	Bahn	Anzahl der gebrochenen Achsen bei				zusammen
		Lokomotiven	Tendern	Personenwagen	Güterwagen	
1	Gr. Badische Staatsb. . . .	—	2	—	1	3
2	Kgl. Bayerische Staatsb. . .	6	1	—	13	20
3	K. E.-D. Berlin	1	—	—	1	2
4	K. E.-D. Breslau	1	—	—	2	3
5	K. E.-D. Bromberg	—	—	—	1	1
6	K. E.-D. Elberfeld	—	2	—	7	9
7	K. E.-D. Erfurt	—	1	—	—	1
8	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1	—	—	—	1
9	K. E.-D. Hannover	2	1	—	1	4
10	K. E.-D. Magdeburg	—	—	—	1	1
11	Hessische Ludwigsb. . . .	1	1	—	1	3
12	K. E.-D. Köln (linksr.) . . .	1	—	—	1	2
13	K. E.-D. Köln (rechtsr.) . .	1	3	—	9	13
14	Kgl. Sächsische Staatsb. . .	—	—	—	—	—
15	Kgl. Württemb. Staatsb. . .	—	1	—	—	1
16	Böhm. Nordbahn	—	7	—	1	8
17	Böhm. Westbahn	—	—	—	—	—
18	Buschtěhrader Eisenb. . . .	—	—	—	—	—
19	Carl-Ludwigb.	—	—	—	2	2
20	Graz-Köflacher E.	—	—	—	1	1
21	Kaiser Ferdinands-Nordb. .	—	—	—	3	3
22	Lemberg-Czernow.-Jassy E. Rumän. Linien	1	—	—	1	2
23	Mohács-Fünfkirchner E. . .	—	—	—	4	4
24	Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. Oesterr. Linien	—	—	—	4	4
25	Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. Ung. Linien	—	1	—	3	4
26	K. K. Oesterr. Staatsb. . .	1	10	—	6	17
27	Südnordd. Verbind.-B. . . .	—	—	—	3	3
28	Oesterr. Südbahn	1	3	—	6	10
29	Ungar. Nordostbahn . . .	—	—	—	3	3
30	Kgl. Ungar. Staatsb. . . .	—	2	—	16	18
31	Eisenb. Wien-Aspang . . .	1	—	—	—	1
32	Grand Central Belge . . .	—	—	—	8	8
33	Holländische E.	—	—	—	1	1
34	Niederländische E.	4	—	—	—	4
35	Nord-Brabant-Deutsche E. .	—	—	—	—	—
36	Warschau-Wiener E. . . .	—	—	—	2	2
	Summa .	22	35	—	102	159

Gegenüber den vorangegangenen 4 Jahren, ergibt sich sonach folgendes in Betreff der Gesammtzahl.

Jahr	Zahl der Verwaltungen, welche Eingaben gemacht haben	Zahl der Achsbrüche bei				zusammen
		Lokomotiven	Tendern	Personenwagen	Güterwagen	
1882	59	26	43	2	110	181
1883	43	19	35	3	100	157
1884	45	35	28	3	96	162
1885	38	20	35	—	88	143
1886	**36**	**22**	**35**	**—**	**102**	**159**

In Betreff der Zeit, während welcher die vorgenannten Achsbrüche im Berichtsjahre vorgekommen sind, ergibt sich

	bei Lokomotiven	bei Tendern	bei Güterwagen	zusammen
Januar	2	5	6	13
Februar . . .	—	2	10	12
März	6	5	8	19
April	2	4	8	14
Mai	—	2	9	11
Juni	—	1	5	6
Juli	3	2	12	17
August . . .	3	6	11	20
September . .	—	1	8	9
Oktober . . .	4	2	4	10
November . .	1	3	17	21
Dezember . .	1	2	4	7
	22	35	102	159

Hiernach sind in den Sommermonaten April bis einschliesslich September 77, in den Wintermonaten 82 eingetreten.

Durchschnittliche Benutzungsdauer, Kilometerzahl und Belastung.

Als mittlere Dauer der Benutzung der im Jahre 1886 gebrochenen Achsen erhält man

bei den Lokomotiven eine solche von 14 Jahren 6 Monaten,
„ „ Tendern „ „ „ 17 „ — „
„ „ Wagen „ „ „ 19 „ 10 „

Im Vorjahre haben diese Zahlen betragen:

bei den Lokomotiven 13 Jahre 5 Monate,
„ „ Tendern 17 „ 1 Monat,
„ „ Wagen 18 „ 2 Monate.

Es ist daher die Dauer bei den Lokomotiv- und Wagenachsen gestiegen, während sie bei den Tenderachsen unerheblich gesunken ist.

Als die von einer Achse im Durchschnitte von der Inbetriebsetzung bis zum Bruche zurückgelegte Kilometerzahl ergibt sich:

bei den Lokomotiven 300 180 km (gegen 338 180)
„ „ Tendern 236 600 „ („ 358 280)
„ „ Wagen 345 790 „ („ 394 147)

Als Maximalleistungen in dieser Hinsicht sind zu verzeichnen:

563 221 km einer Laufachse aus Flussstahl von Krupp, geliefert im Jahre 1868, zu einer Personenzugslokomotive der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin gehörig; 636 648 km einer Tenderachse aus Gussstahl von Borsig, geliefert im Jahre 1886, der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt gehörig und 593 598 km einer Güterwagenachse aus Puddelstahl, im Jahre 1868 von der Axle tree Co. geliefert und der Warschau-Wiener Bahn gehörig.

Seit der letzten Revision haben ferner die gebrochenen Achsen im Durchschnitte zurückgelegt:

bei den Lokomotiven 23 700 km (gegen 42 080 km)
„ „ Tendern 14 500 „ („ 17 130 „)
„ „ Wagen 16 740 „ („ 14 138 „)

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen:

	bei normaler Belastung	zur Zeit des Bruches
für eine Lokomotivachse . . .	11 480 kg	11 480 kg
„ „ Tenderachse	7 460 „	6 780 „
„ „ Wagenachse	7 020 „	6 700 „

Eine Tenderachse war zur Zeit des Bruches um 7 pCt. mehr belastet, während bei Wagen in 10 Fällen die Achse im Durchschnitte um ungefähr 3 pCt. mehr belastet war.

Von den gebrochenen 22 Lokomotivachsen waren 16 Stück Treibachsen, 3 Stück Kuppelachsen und 3 Stück Laufachsen; unter den gebrochenen 102 Wagenachsen waren 30 Stück Bremsachsen.

Fabrikanten, Material und Alter der gebrochenen Achsen.

Name der Fabrikanten oder des Werkes	Zahl der Achsen aus: Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemer Stahl	Gussstahl	Martinstahl	Summa
a) Lokomotiven.						
Annener Werk	—	—	—	1	—	1
Bochumer Verein . . .	—	—	3	2	—	5
Borsig	—	—	—	2	—	2
Esslingen, Masch.-Fabr.	1	—	—	—	—	1
Krupp.	—	—	—	3	—	3
Hörder Verein	—	—	—	—	1	1
Maffei	—	—	—	2	—	2
Sigl.	—	—	1	—	—	1
Vickers & S.	—	—	—	3	—	3
Witkowitz	—	—	1	—	—	1
Union.	—	—	—	1	—	1
Yorkshire Engine Co. .	—	—	—	1	—	1
	1	—	5	15	1	22
b) Tender.						
Bochumer Verein . . .	—	—	—	3	—	3
Borsig	1	—	—	1	—	2
Dietrich in Niederbronn	—	—	—	1	—	1
Haswell	—	—	1	1	—	2
Horovitz.	2	—	—	—	—	2
Krupp	—	—	—	1	—	1
Ougrée	1	—	—	—	—	1
Prager Eisen-Ind.-G. .	1	—	—	—	—	1
Prevali	1	—	—	1	—	2
Stefanau	2	—	—	—	—	2
Ternitz	—	—	3	—	—	3
Witkowitz	1	—	1	—	—	2
Zeltweg	2	—	—	1	—	3
Hörder Verein	—	—	—	—	1	1
Unbekannt	7	—	—	2	—	9
	18	—	5	11	1	35
c) Wagen.						
Axle tree Co.	—	1	1	—	—	2
Bochumer Verein . . .	1	—	—	4	—	5
Brüsseler Gesellschaft f. Eisenbahn-Material	1	—	—	—	—	1
Budapester Waggonfabr.	—	—	1	—	—	1
Englerth & Cünzer . .	6	3	—	—	—	9
Ganz & Co.	4	—	2	—	—	6
Hösch & Söhne	3	—	—	—	—	3
Hörder Verein	2	2	—	—	—	4
Klett & Co.	5	—	—	—	—	5
Krupp.	—	—	—	3	—	3
Maxhütte	2	—	—	—	—	2
Owen, Engl.	2	—	—	1	—	3
Ougrée	2	—	—	—	—	2
Pawels in Brüssel . . .	1	—	—	—	—	1
Prevali	10	—	—	—	—	10
Phönix in Eschweiler .	4	—	1	—	—	5
Ruetz & Co.	1	—	—	—	—	1
Reschitza	1	—	7	—	—	8
Stefanau	3	—	—	1	—	4
Straffordshire, Wheele & Axle Co.	1	—	—	—	—	1
Schmidt in Breslau . .	1	—	—	—	—	1
Union in Dortmund . .	—	—	1	—	—	1
Wasseralfingen	5	—	—	—	—	5
Witkowitz	2	—	1	—	—	3
Zeltweg	5	—	—	—	—	5
Zöne E. W.	1	—	—	—	—	1
Unbekannt	9	—	1	—	—	10
	72	6	15	9	—	102

Hieraus ergibt sich, dass im Ganzen 91 Stück oder 57 pCt. Eisenachsen und 68 Stück oder 43 pCt. Stahlachsen gebrochen waren; im Vorjahre haben die Zahlen 66 pCt. und 34 pCt. betragen.

Werden die Eisen- und Stahlachsen nach ihrem Alter, das ist nach der Zeit von der Inbetriebsetzung bis zu jener des Bruches geordnet, so ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	Eisenachsen	Stahlachsen
Es waren unter 1 Jahr alt	—	2
über 1 „ „	—	1
„ 2 Jahre „	1	1
„ 4 „ „	—	2
„ 5 „ „	—	3
„ 6 „ „	1	—
„ 8 „ „	—	1
„ 9 „ „	1	1
„ 10 „ „	1	—
„ 11 „ „	4	5
„ 12 „ „	1	13
„ 13 „ „	3	12
„ 14 „ „	4	1
„ 15 „ „	2	4
„ 16 „ „	8	4
„ 17 „ „	5	4
„ 18 „ „	3	8
„ 19 „ „	5	2
„ 20 „ „	3	2
„ 21 „ „	4	1
„ 22 „ „	1	—
„ 23 „ „	3	1
„ 24 „ „	10	—
„ 25 „ „	3	—
„ 26 „ „	4	—
„ 27 „ „	2	—
„ 28 „ „	2	—
„ 29 „ „	6	—
„ 30 „ „	3	—
„ 32 „ „	1	—
„ 33 „ „	1	—
Alter nicht angegeben	9	—
	91	68

Unter den Eisenachsen hatte die kürzeste Dauer, und zwar von 2 Jahren und 1 Monat, eine Achse aus Feinkorneisen von Ougrée zu einem Güterwagen der Grand Central Belge gehörig. Der Bruch war infolge Heisslaufens entstanden; die Bruchfläche zeigte gutes Material. Die älteste schmiedeeiserne Achse, und zwar mit 33 Jahren, war eine von Prevali gelieferte und zu einem gedeckten Güterwagen der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Ungarische Linien) gehörige. Der Bruch war infolge alten Anbruches eingetreten.

Unter den Stahlachsen hatte die kürzeste Dauer, und zwar von 10 Tagen, eine Martin-Stahlachse eines Tenders der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, geliefert vom Hörder Hüttenverein. Der Bruch, der in einer Entfernung von 150 mm von der Innenseite der Nabe erfolgte, zeigte stellenweise unganzes Material.

Als älteste Stahlachse, und zwar 23 Jahre 4 Monate, ist die Gussstahlachse eines gedeckten Güterwagens der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, geliefert vom Bochumer Verein, zu verzeichnen. Die Bruchfläche, welche in der Nabe entstanden war, zeigte zum Theil frisches und feinkörniges Gefüge, zum Theil alte Anbrüche.

Die **Geschwindigkeit**, mit welcher die zugehörigen Fahrzeuge vorzugsweise gelaufen sind, sowie die Gattung des Zuges sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Geschwindigkeit km	in Eilzügen	in Personenzügen	in gemischten Zügen	in Güterzügen	in Arbeitszügen	während des Verschiebens	ohne Angabe
20	—	1	—	22	1	—	—
25	—	—	—	15	—	—	—
30	—	1	5	53	1	—	—
35	—	2	2	2	—	—	—
40	—	1	—	2	—	—	—
45	—	8	—	14	—	—	—
50	—	2	—	—	—	—	—
55	—	—	—	—	—	—	—
60	3	8	—	—	—	—	—
65	—	1	—	—	—	—	—
70	—	1	—	—	—	—	—
75	4	1	—	—	—	—	—
Verschieben	—	—	—	—	—	1	—
Ohne Angabe	—	—	—	—	—	—	8
Summa	7	26	7	108	2	1	8

Unter den im Jahre 1886 vorgekommenen Achsbrüchen waren sonach 40 = 26 pCt. (gegen 20 pCt. des Vorjahres) bei Personen befördernden Zügen eingetreten.

Die nachfolgende Zusammenstellung enthält die Angaben über die nähere Gelegenheit, bei welcher die Achsen gebrochen waren beziehentlich deren Bruch entdeckt worden ist.

	Lokomotiven	Tender	Wagen	Summa
Bei voller Fahrt auf der Strecke . .	9	13	48	70
Beim Ein- oder Durchfahren eines Bahnhofes	7	17	20	44
Beim Verschieben	2	2	5	9
Bei der Untersuchung	4	2	17	23
Bei einem Zusammenstosse	—	—	2	2
Bei einer Entgleisung	—	1	1	2
Ohne Angabe	—	—	9	9
	22	35	102	159

Die meisten Brüche sind sonach vorgekommen:
bei voller Fahrt . . . . in 44 pCt. (gegen 44 pCt.),
beim Durchfahren eines Bahnhofes „ 27 „ („ 30 „).

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung erhellt sowohl die Bruchstelle, wie auch die Beschaffenheit der Bruchflächen, soweit dies aus den Aufschreibungen zu entnehmen war.

Beschaffenheit der Bruchfläche		Bruchstelle: im Achsschenkel	dicht an der Nabe	in der Nabe selbst	nahe an der Nabe	an der Kurbel	ohne Angabe	Summa
a) bei den Eisenachsen								
der Lokomotive	frisch gebrochen	—	—	—	—	—	—	—
	theilweise alter Anbruch	—	—	—	1	—	—	1
der Tender	frisch gebrochen	1	—	—	1	—	—	2
	theilweise alter Anbruch	9	6	1	—	—	—	16
der Wagen	frisch gebrochen	8	—	2	—	—	—	10
	theilweise alter Anbruch	24	7	17	1	—	—	49
	verrieben	9	—	4	—	—	—	13
b) bei den Stahlachsen								
der Lokomotive	frisch gebrochen	1	3	—	1	—	—	5
	theilweise alter Anbruch	—	4	3	1	5	1	14
	verrieben	—	2	—	—	—	—	2
der Tender	frisch gebrochen	1	—	—	1	—	—	2
	theilweise alter Anbruch	6	1	6	—	—	—	13
	verrieben	—	—	2	—	—	—	2
der Wagen	frisch gebrochen	9	2	1	—	—	1	13
	theilweise alter Anbruch	6	2	5	—	—	—	13
	verrieben	4	—	—	—	—	—	4
Zusammen	frisch gebrochen	20	5	3	3	—	1	32
	theilweise alter Anbruch	45	20	32	3	5	1	106
	verrieben	13	2	6	—	—	—	21

Es fanden also Achsbrüche statt:
im Achsschenkel . . . . 78 = 49 pCt. (gegen 55 pCt.)
dicht an der Nabe . . . 27 = 17 „ („ 17 „)
in der Nabe selbst . . . 41 = 26 „ („ 20 „)
nahe an der Nabe . . . 6 = 4 „ („ 5 „)
an der Kurbel . . . . . 5 = 3 „ („ 2 „)

In zwei Fällen war die Bruchstelle nicht näher angegeben.

Bewerkenswerth ist, dass sowohl an einer Eisen- wie an einer Stahlachse je ein Doppelbruch, und zwar jeder Bruch dicht an der Innenseite der Nabe stattgefunden hat.

Was ferner die Beschaffenheit der Bruchfläche anlangt, so hatten von den gebrochenen Achsen

frische Brüche . . . . . 32 = 20 pCt. (gegen 6 pCt.)
theilweise alten Anbruch . 106 = 67 „ („ 65 „)
eine verriebene Bruchfläche 21 = 13 „ („ 6 „)

Ursachen der Brüche.

Diese erscheinen, wie sie theils aus den Aufschreibungen, theils aus den Zeichnungen und dem Vergleiche der gemachten Angaben entnommen werden konnten, in nachfolgender Zusammenstellung.

		Fehler im Material	Schlechte Anarbeitung	Alter Anbruch	Entgleisung	Heisslaufen	Ohne Angabe
Lokomotivachsen	aus Eisen	—	—	—	1	—	—
	„ Stahl	4	—	10	—	—	7
Tenderachsen	„ Eisen	—	—	15	—	—	1
	„ Stahl	5	—	11	—	—	1
Wagenachsen	„ Eisen	11	1	45	—	7	10
	„ Stahl	5	1	14	—	3	7
Zusammen	aus Eisen	11	1	60	1	7	11
	„ Stahl	14	1	35	—	3	15

Infolge von Fehlern im Material waren also 11 Eisen- und 14 Stahlachsen = 16 pCt. (gegen 29 pCt.) gebrochen; bei den beiden infolge fehlerhafter Anarbeitung gebrochenen Achsen, einer Eisen- und einer Stahlachse, war im Nabensitze um den halben Umfang je ein Draht eingezogen, der festgehämmert war; an dieser Stelle war der Bruch erfolgt, und muss als Ursache desselben die hier veranlasste Verschwächung beziehentlich die entstandene Nuth angesehen werden. Es ist das ein Fingerzeig, dass die zu übernehmenden Achsen auch äusserlich der sorgfältigsten Untersuchung unterzogen werden sollen.

Was die infolge alter Anbrüche gebrochenen Achsen anlangt, so waren darunter zum überwiegenden Theile solche, bei welchen der Bruch dicht an der Radnabe erfolgt war; die Anbrüche und die darauf erfolgten Brüche sind augenscheinlich dem zu scharfen Ansatze der Radnabe zuzuschreiben. Der Prozentsatz dieser Brüche betrug 59 pCt. gegen 47 pCt. des Vorjahres.

Die Folgen der Brüche

sind durch die nachfolgende Zusammenstellung dargestellt, wobei jedoch bemerkt wird, dass sich in dieser Beziehung in den Aufschreibungen nur vereinzelte Angaben finden.

Zuggattung	Zahl der Brüche	Fahrzeug	sonstige Beschädigung des Fahrzeuges	Beschädigung der Bahn	Entgleisung	ohne nennenswerthe Folgen	ohne Angabe der Folgen
Eilzüge .	3	Lokomotive .	—	—	—	—	3
	4	Tender . . .	—	—	—	1	3
	—	Wagen . . .	—	—	—	—	—
Personenzüge	8	Lokomotive .	—	—	—	1	7
	16	Tender . . .	—	—	—	4	12
	2	Wagen . . .	—	—	—	—	2
Gemischte Züge	—	Lokomotive .	—	—	—	—	—
	1	Tender . . .	—	—	—	—	1
	6	Wagen . . .	—	—	—	4	2
Güterzüge	10	Lokomotive .	—	—	—	5	5
	14	Tender . . .	—	—	—	2	12
	84	Wagen . . .	1	4	2	10	67
Arbeitszüge	2	Wagen . . .	1	—	—	—	1
Verschieben	1	Lokomotive .	—	—	—	1	—
Ohne Angabe	8	Wagen . . .	—	—	—	—	8
Summa	159	—	2	4	2	28	123

II. Achs-Anbrüche.

Zahl der Anbrüche, die in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben.

No.	Bahn	angebrochene Achsen bei			zusammen
		Lokomotiven	Tender	Wagen	
1	Gr. Badische Staatsb.	—	—	—	—
2	Kgl. Bayer. Staatsb.	—	—	1	1
3	K. E.-D. Berlin	5	—	1	6
4	K. E.-D. Breslau	—	—	—	—
5	K. E.-D. Bromberg	—	—	—	—
6	K. E.-D. Elberfeld	—	—	—	—
7	K. E.-D. Erfurt	—	—	—	—
8	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	10	—	—	10
9	K. E.-D. Hannover	—	—	—	—
10	K. E.-D. Magdeburg	—	—	1	1
11	Hessische Ludwigsb.	1	—	—	1
12	K. E.-D. Köln (linksr.)	—	—	—	—
13	K. E.-D. Köln (rechtsr.)	9	21	—	30
14	Kgl. Sächs. Staatsb.	5	2	92	99
15	Kgl. Württemb. Staatsb.	—	—	249	249
16	Böhm. Nordbahn	—	—	—	—
17	Böhm. Westbahn	—	—	2	2
18	Buschtêhrader E.	—	—	2	2
19	Gal. Carl-Ludwigb.	—	—	—	—
20	Graz-Köflacher E.	—	1	15	16
21	Kaiser Ferdinands-Nordb.	12	2	186	200
22	Lemberg-Czernowitz-Jassy E. Rumän. Linie	—	—	—	—
23	Mohács-Fünfkirchner E.	—	—	—	—
24	Oesterr.-Ungarische Staats-E.-G. Oesterr. Linien	2	8	25	35
25	Oesterr.-Ungarische Staats-E.-G. Ungar. Linien	6	4	32	42
26	K. K. Oesterr. Staatsb.	38	142	85	265
27	Südnorddeutsche V.-B.	—	—	2	2
28	Oesterr. Südbahn	57	125	1263	1445
29	Ungar. Nordostbahn	—	—	—	—
30	Kgl. Ungar. Staatsb.	6	3	6	15
31	Eisenb. Wien-Aspang	—	—	—	—
32	Grand Central Belge	—	—	—	—
33	Holländische E.	—	—	—	—
34	Niederländische E.	—	—	—	—
35	Nord-Brabant-Deutsche E.	2	—	—	2
36	Warschau-Wiener E.	—	—	—	—
	Summa	153	308	1962	2423

Im Vorjahre haben diese Ziffern betragen:

bei den Lokomotiven	111
„ „ Tendern	102
„ „ Wagen	1 798
Summa	2 011.

Was das Material der ausgewechselten Achsen betrifft, so waren

aus Eisen	2 178 Stück,
„ Puddelstahl	9 „
„ Bessemerstahl	67 „
„ Gussstahl	34 „
„ Martin-Stahl	4 „
„ Stahl (ohne nähere Bezeichnung)	127 „
„ Flussstahl	4 „
Zusammen	2 423 Stück.

Es waren sonach von den fehlerhaften Achsen 90 pCt. aus Eisen und 10 pCt. aus Stahl; im Vorjahre waren diesbezüglich 92 pCt. und 8 pCt. zu verzeichnen.

In Betreff der Stelle, an welcher die Anbrüche vorgekommen sind, ergibt sich, insoweit dies aus den Aufzeichnungen zu entnehmen war, folgendes:

Anbrüche im Schenkel	bei 399 Stück,
„ dicht an der Nabe	„ 257 „
„ in der Nabe selbst	„ 1 464 „
„ im Schafte	„ 28 „
„ an der Kurbel	„ 10 „
„ ohne Angabe der Stelle	„ 265 „
Zusammen	2 423 Stück.

Bemerkenswerth ist, dass bei einer Kurbelachse aus Bessemerstahl, geliefert im Jahre 1870, der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn gehörig, nach einem entdeckten Anbruche an der linken Kurbel um die Wange derselben ein eiserner 50 mm² starker Bügel, mit Mutterschrauben und Deckplatte versehen, warm umgelegt wurde, womit die Achse von der Zeit des entdeckten Anbruches, 22. Februar 1886 bis zum 15. Oktober 1886, 17 657 km zurückgelegt hat. An diesem Tage wurde nun auch an der rechten Kurbel ein ganz gleicher Anbruch entdeckt; da es sich herausgestellt hat, dass der vorgenannte Bügel genügende Festigkeit bietet, um, so weit bemerkbar, die Ausdehnung zu verhindern, wird beabsichtigt, auch um die rechte Kurbel einen ähnlichen Bügel zu legen und die Achse wieder in Betrieb zu setzen.

Die fehlerhaften Achsen nach Jahren der Benützung geordnet, ergibt folgendes:

Es waren	Achsen aus Eisen	Achsen aus Stahl
3 Jahre alt	—	1
5 „ „	—	3
6 „ „	—	1
7 „ „	—	3
9 „ „	1	1
10 „ „	1	1
11 „ „	6	4
12 „ „	5	4
13 „ „	18	9
14 „ „	186	11
15 „ „	78	4
16 „ „	94	8
17 „ „	166	14
18 „ „	72	3
19 „ „	323	14
20 „ „	106	24
21 „ „	21	4
22 „ „	114	—
23 „ „	54	1
24 „ „	347	—
25 „ „	121	—
26 „ „	129	—
27 „ „	21	1
28 „ „	63	—
29 „ „	4	—
30 „ „	18	—
31 „ „	2	—
32 „ „	9	—
33 „ „	10	—
34 „ „	2	—
35 „ „	3	—
36 „ „	2	—
Unbekannt, bezw. nicht angegeben	202	134
	2 178	245

(Fortsetzung folgt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 45. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Juni 1887.

Dieser Nummer liegt die Fortsetzung von dem Bericht über die in 1886 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche bei.

Inhalt:

Eisenbahnen in China.

Schon seit manchen Jahren steht auf der Tagesordnung der allgemeinen Kulturentwickelung die Frage, ob und wann sich das der Flächenausdehnung sowie der Bevölkerungsziffer nach so gewaltige Chinesische Reich entschliessen wird, auf die fortdauernd mit einer gewissen Aengstlichkeit gehütete Absperrung von den übrigen Völkern endgültig Verzicht zu leisten und dem gegenseitigen Austausche der Erzeugnisse des Bodens, der Industrien u. s. w. durch Beseitigung der hierbei bisher geflissentlich aufrecht erhaltenen Erschwernisse diejenige Freiheit der Entfaltung zu gewähren, welche nach den heutigen Auffassungen als ein Bedürfniss für die gedeihliche Gestaltung von Handel und Verkehr, für die materielle und geistige Förderung der einzelnen sowie der Allgemeinheit anerkannt ist. Es möchte schwer sein, schon jetzt den Aufschwung zu ahnen, welchen die in Frage kommenden Verhältnisse gewinnen können, wenn — im übertragenen Sinne gemeint — die bestehende „Chinesische Mauer“ wirklich gefallen sein wird. Handelt es sich hierbei doch um ein bisher abgeschlossenes Gebiet, welches den kolossalen Umfang von 11,6 Millionen Quadratkilometern und über 403 Millionen Einwohner besitzt, während beispielsweise Deutschland nur 540 600 Quadratkilometer und 47 Millionen Einwohner, also etwa nur 4,66 bezw. 11,66 pCt. jener Zahlen, umfasst!

Die Beschäftigung mit solchen Zukunftsgedanken liegt für die Angehörigen des Eisenbahnwesens besonders nahe. Schon die blosse Vorstellung, dass ein Land von solcher Ausdehnung und ausserdem von einer notorischen, Jahrhunderte alten Civilisation wie China für den Eisenbahn b a u ein jungfräulicher Boden ist, muss das Interesse der Eisenbahnkreise in hohem Masse in Anspruch nehmen. Dasselbe wird aber gesteigert durch die Thatsache, dass die in diesem Lande aufgespeicherten Kräfte des verkehrsbelebenden Elementes der Schienenwege bedürfen, um eine umfassende, zweckmässige Ausnutzung zu finden.

Es ist in dieser Hinsicht nun überaus erfreulich zu vernehmen, dass nach neueren, aus P e k i n g eingegangenen Nachrichten die auf den bekannten volksthümlichen Anschauungen beruhende Abneigung der Bewohner des „himmlischen“ Reiches gegen Eisenbahnen in der Abnahme begriffen zu sein und die Frage des Eisenbahnbaues daselbst sich nunmehr mit Entschiedenheit zu Gunsten desselben zu gestalten scheint.

Diesen Berichten zufolge haben nämlich der Vater des Kaisers, P r i n z C h i n g, der V i z e k ö n i g L i und der M a r q u i s T s e n g der Kaiserin eine Denkschrift unterbreitet, in welcher die Gründe auseinandergesetzt sind, weshalb es zweckmässig wäre, sogleich eine E i s e n b a h n v o n K a i p i n g n a c h T a k o o, dem Hafen von Tientsin zu erbauen, welche s p ä t e r b i s n a c h T i e n t s i n selbst ausgebaut werden soll. Die Linie würde sowohl eine strategische Bedeutung haben, als auch die Hebung des Handels im allgemeinen bezwecken. Der strategische Werth dürfte darin bestehen, dass Truppen, vornehmlich Artillerie, schnell auf dem 150 Englische Meilen langen Wege an der Nordostküste von Takoo nach Skanhaikwan, woselbst die Chinesische Mauer die Küste berührt, befördert werden können, da auf dieser Strecke eine Landung an mehreren Punkten leicht zu bewerkstelligen ist. Ferner ist auch die im Norden stationirte Flotte für ihren Kohlenbedarf von den Kaiping-Minen abhängig, und der neue Schienenweg würde natür-

lich den Kohlentransport ungemein erleichtern. Die weitere Fortsetzung der Bahn von Takoo nach Tientsin bezweckt hauptsächlich die Beförderung des Handels, ein Umstand, der die geschäftstreibende Bevölkerung für das Unternehmen gewonnen hat, während der Hof und die Beamten sich mit demselben versöhnt haben, weil erstens Peking durch die Sicherung des der Hauptstadt am nächsten liegenden Theiles der Seeküste weniger durch einen Angriff von Europäischer Seite bedroht erscheint, und weil zweitens die Personen, welche das Unternehmen unterstützen, eine aussergewöhnlich massgebende Stellung einnehmen. Die Kaiserin hat sich zu Gunsten der Eisenbahn erklärt und wird dem Vernehmen nach einen besonderen Aufsichtsbeamten für dieselbe ernennen. Die Bahn wird von der Kaiping-Eisenbahngesellschaft*) erbaut werden, deren Aktionäre sämmtlich Chinesen sein sollen. Berathungen über weitere Linien, sowie über die Frage, wie die Kohlenbergwerke am besten in eine Schienenverbindung mit Peking und der Küste zu bringen seien, um die Hauptstadt mit billigen Kohlen zu versorgen, stehen angeblich bevor. Letzterer Umstand dürfte dem Eisenbahnsystem viele neue Anhänger zuführen, denn die Kohlenfrage ist für China von um so grösserer Bedeutung, als im Laufe des Sommers das Eintreffen der in Deutschland und England erbauten Kriegsdampfer erwartet wird.

Auf Grund der Wahrnehmungen, welche in anderen Kulturländern gemacht sind, darf die Hoffnung gewiss berechtigt erscheinen, dass, wenn erst der bisherige Widerstand der Chinesischen Bevölkerung gegen die neuen Verkehrswege durch die im Lande selbst offenbar werdenden Vorzüge derselben eine naturgemässe Abschwächung erfahren haben wird, das Eisenbahnwesen auch in dem gewaltigen Chinesischen Gebiete seinem Siegeslaufe entgegengehen wird. Auch in diesem Falle möchte es sich, wie so häufig in der Kulturentwickelung der Völker, zunächst nur darum handeln, dass der betreffende Stein ins Rollen gebracht wird; das weitere ergibt sich alsdann beinahe von selbst und naturgemäss.

Eine wesentliche Förderung der Eisenbahnfrage in China dürfte im übrigen dem Umstande zuzuschreiben sein, dass der hochgebildete und klarblickende Marquis Tseng, welcher bekanntlich längere Zeit hindurch als Vertreter des Chinesischen Reiches bei verschiedenen Europäischen Regierungen beglaubigt gewesen ist, berufen ist, bei dieser, für die weitere Entwickelung seines Vaterlandes so hochwichtigen Angelegenheit, vermuthlich mit sehr entscheidender Stimme, mitzuwirken. Die Anschauungen, welche dieser bedeutende Staatsmann während seines mehrjährigen Aufenthaltes in Europa hinsichtlich des Werthes der Eisenbahnen für das gegenwärtige Zeitalter gewonnen haben wird, dürften bei seinen Landsleuten ihres Eindruckes nicht verfehlen und einer sorgfältigen Beachtung bei denselben wohl gewiss sein. Ueberdies scheinen die letzteren in solchen Dingen, in welchen sie ihren geschäftlichen Vortheil erkannt haben, keineswegs mehr so starr an den alten Gewohnheiten festzuhalten, wie es sonst im allgemeinen vorausgesetzt wird. Es darf in dieser Beziehung auf die bekannte Thatsache hingewiesen werden, dass der unermüdliche Eifer, mit welchem die Chinesen bei geradezu unglaublicher persönlicher Bedürfnisslosigkeit ihren Geschäften nachgehen, bereits in hohem Masse die Sorge anderer Völker, mit welchen jene ausserhalb ihres Landes in den Wettbewerb zu treten versuchen, wachgerufen und sogar Vorsichtsmassregeln gegen ein befürchtetes Ueberwiegen der von dieser Seite zu gewärtigenden Konkurrenz veranlasst hat.

Dass die Chinesen bestrebt zu sein scheinen, von ihrer Eisenbahnfrage das Ausland thunlichst fern zu halten, wird denselben grundsätzlich kaum zu verargen sein. Immerhin aber werden sie die Mitwirkung desselben auf einem Gebiete, auf welchem sie selbst sich als Neulinge bewegen, doch wohl schwerlich entbehren können. Gern möchten wir hoffen, dass es der Deutschen Eisenbahntechnik und der Deutschen Eisenindustrie gelingen möge, bei dieser Gelegenheit Erfolge zu erzielen, welche einerseits dem zweifellosen hohen Grade ihrer Leistungsfähigkeit entsprechen, andererseits aber auch einer — zur Zeit wenigstens — vielbeklagten Ungunst der Verhältnisse auf den in Frage kommenden Geschäftsgebieten entgegen zu wirken geeignet sein würden. Sache der betheiligten Kreise wird es sein, dafür zu sorgen, dass sie in dieser Hinsicht nicht von den Bewerbern anderer Länder überflügelt werden, welche — wie es beispielsweise von Englischen, Französischen und Amerikanischen Industriellen und Unternehmern bekannt ist — erhebliche Mittel und Anstrengungen aufwenden, um bei der muthmasslichen Entwickelung des Eisenbahnwesens in China frühzeitig Einfluss und Vortheile zu gewinnen. Unsere betreffenden Landsleute mögen daher des alten Mahnrufes eingedenk sein: „Videant consules, ne quid detrimenti respublica capiat!“ —

Erwähnt sei übrigens noch, dass nach einer Mittheilung der „Revue des travaux publics“ in China bereits am 30. November v. J. eine kleine Lokomotivbahn von ungefähr 3 km Länge zwischen Tien-Tein und Tsching-Yang eröffnet worden ist, welche eine Spurweite von 0,60 m hat. Diese Bahn, welche von der Französischen Firma Decanville in Petit-Bourg (Departement Seine et Oise) ausgeführt ist, dient dem Personenverkehre und soll sich bei der Bevölkerung einer grossen Beliebtheit erfreuen. Die Fahrpreise derselben betragen nach der angegebenen Quelle für die I. Klasse 1,50 Frcs., für die II. Klasse 1 Frcs., für die III. Klasse 0,50 Frcs und für die IV. Klasse 0,25 Frcs.

K—e.

*) Einer uns soeben erst zugegangenen Mittheilung entnehmen wir, dass die Kaiping-Eisenbahngesellschaft in Tientsin bereits zum 15. d. Mts. eine Schienenlieferung im Gewichte von 2000 t Bessemer- oder Siemensstahl ausgeschrieben haben soll.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. d. Mts. für den Güter- und am 4. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnete, die Lokalbahnen Bisenz-Pisek-Gaya und Ungarisch Hradisch-Ungarisch Brod verbindende, 23,6 km lange Lokalbahnstrecke Bisenz-Stadt-Kunowitz ist nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2638 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereins-Bahnen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 2658 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Anträge auf Abänderung bezw. Neufassung der Bestimmungen der zur Zeit gültigen technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 2707 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1885.

(Fortsetzung aus No. 44.)

Am Schlusse des Betriebsjahres 1885 besassen die Vereinsbahnen zusammen 18 207 eigene Lokomotiven, unter welchen sich 3 179 oder 17,5 pCt. Tenderlokomotiven befanden; auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich 0,28 Lokomotiven. Die Vertheilung derselben auf die drei Hauptgruppen der Bahnen ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Laufende No.	Bahngruppe	Vorhandene eigene Lokomotiven am Schlusse des Betriebsjahres		Im Jahresdurchschnitte für den Betrieb vorhandene Lokomotiven	
		im ganzen	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	überhaupt	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl			
1	Deutsche Bahnen	12 396	0,33	12 253	0,33
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	4 439	0,20	4 332	0,20
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	1 372	0,26	1 374	0,26

Die vorstehend als Jahresdurchschnitt für den Betrieb angegebenen Zahlen umfassen sämmtliche für den eigenen Dienst verfügbare Lokomotiven, gleichviel ob dieselben sich im eigenen Besitze der Bahnen befanden oder von letzteren geliehen waren, ob dieselben im Fahr-, Stations- und Reservedienst, oder in Reparatur oder kalt in Reserve gewesen sind. Der mittlere Bestand dieser Maschinen ist nach dem im Laufe des Jahres stattgefundenen Zu- und Abgange derselben derartig ermittelt, dass die Dienstmonate der zu- oder abgegangenen Lokomotiven auf volle Jahre durch entsprechende Verminderung der Stückzahl berechnet worden sind. Aus den auf 1 km Betriebslänge festgestellten Durchschnittszahlen ergibt sich, dass die Deutschen Bahnen über die bezügliche Gesammt-Durchschnittsziffer hinaus mit Lokomotiven ausgerüstet gewesen sind, während die beiden anderen Bahngruppen hinter derselben zurückblieben. Den grössten eigenen Lokomotivbestand besass die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 0,67 Stück auf 1 km Betriebslänge, weiterhin folgten die Main-Neckarbahn mit 0,66, der Direktionsbezirk Elberfeld mit 0,60, der Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) und die Aussig-Teplitzer Bahn mit je 0,50 Stück; der kleinste eigene Lokomotivbestand wurde bei der 70,5 km langen, durch die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft betriebenen Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Bahn mit 0,04 Lokomotiven auf 1 km Betriebslänge gezählt; demnächst folgten die von der Ungarischen Nordostbahn für Rechnung der Eigenthumsgesellschaft betriebene Lokalbahn Szatmár-Nagybánya mit 0,05 und die Mecklenburgische Südbahn, die Arad-Csanáder Bahn, die Arad-Köröstháler Bahn und die Bosnische Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit je 0,06 Stück. Zu erwähnen ist noch, dass sich unter den bei den Pfälzischen Eisenbahnen aufgeführten eigenen Lokomotiven 6 leichte Tendermaschinen befanden, welche für den Dienst auf den Schiffsbrücken bei Speyer und Maximiliansau verwendet werden.

Im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven während des Berichtsjahres:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . . 244,4 Mill. Zugkm,
2. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 102,9 „ „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 31,6 „ „

im ganzen 378,9 Mill. Zugkm

vor Zügen jeglicher Art zurückgelegt. Mit Einschluss des Vorlege- und Schiebedienstes haben diese Lokomotiven jedoch im ganzen 397,5 Mill. Nutzkm geleistet, während 18,5 Mill. km auf Leerfahrten und ausserdem noch 14,5 + 9,8 = 24,3 Millionen Dienststunden auf den Rangir- und Reservedienst entfielen. Auf 1 km mittlere Betriebslänge wurden durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . 10 398 Lokomotivkm
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . 6 295 „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . 7 861 „
4. im Gesammtdurchschnitte . . . 8 792 „

zurückgelegt. Hierbei ergaben sich die geringsten Leistungen bei der Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit 938, bei der Bahn Fischhausen-Palmnicken mit 1 020 und bei der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Bahn mit 1 547 Lokomotivkm und die grössten Leistungen bei der Eisenbahndirektion Elberfeld mit 20 913 Lokomotivkm, welcher sich in weiterer Reihenfolge die Main-Neckarbahn mit 19 428 und die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 19 159 Lokomotivkm anschlossen. Unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hatte die Aussig-Teplitzer Bahn mit 15 158 Lokomotivkm die bezügliche grösste Leistung erzielt.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet:

Lfde. No.	Bahngruppe	Nutzkilometer	Leerfahrtkilometer	im Rangirdienst	im Reservedienst
		Anzahl in Mill.		Stunden in Mill.	
1	Deutsche Bahnen	256,8	13,6	11,3	7,0
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	109,0	4,0	2,5	2,0
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	32,1	1,0	0,8	0,8
	im ganzen	397,9	18,6	14,6	9,8
				24,4	

An Heizmaterial für die Lokomotivfeuerung wurden durchschnittlich:

a) auf 1 Nutzkm . . . . . . 13,06 kg und 13,11 ₰,
b) „ 1 Lokomotivkm . . . . 10,21 „ „ 10,25 „

verwendet, wobei der Gesammtverbrauch von Holz, Kokes, Torf, Braun- und Steinkohlen nach Steinkohlen-Heizwerth ermittelt ist und die Fracht- und Ladekosten für die verbrauchten Heizmaterialien mitberechnet sind. Die gesammten Kosten für letztere beliefen sich auf 52 159 543 ℳ.

Für das zum Schmieren, Putzen u. s. w. der Lokomotiven und Tender verbrauchte Material wurden im ganzen 6 109 602 ℳ verausgabt, wobei durchschnittlich:

a) auf 1 Nutzkm . . . . 1,54 ₰,
b) „ 1 Lokomotivkm . . . . 1,20 „

entfielen.

Der Besitzstand der Vereinsbahnen bezüglich der eigenen Personenwagen am Schlusse des Jahres 1885 ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

Laufende No.	Bahngruppe	zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl		
1	Deutsche Bahnen	22 638	50 476	1,38
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	8 760	18 338	0,84
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	2 709	5 980	1,15
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	34 107	74 794	1,18

Mit dem, auf 1 km Betriebslänge berechneten, geringsten Wagenbestande von 0,18 Personenwagenachsen hat sich die Militärbahn Banjaluka-Doberlin beholfen,

welcher sodann die Mecklenburgische Südbahn, die Stargard-Cüstriner Bahn, die Westholsteinische Bahn und die Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Bahn mit je 0,20 Personenwagenachsen am nächsten standen. Den grössten und im Vergleiche zu den übrigen Bahnen auffälligen Wagenbestand besass die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 14,24 Personenwagenachsen auf 1 km Betriebslänge; erst in grossem Abstande folgt ihr die Main-Neckarbahn mit 4,70, weiterhin die Niederländische Rheinbahn und die von letzterer betriebene Leiden-Wördener Bahn mit zusammen 2,34 und die Aussig-Teplitzer Bahn mit 2,17 Personenwagenachsen.

Im eigenen Betriebe, sowie auf fremden Bahnen und Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Personenwagen der Vereinsbahnen zusammen 2 710,5 Mill. Achskm und jede Achse der Personenwagen durchschnittlich 36 753 km durchlaufen. Dagegen haben die eigenen und fremden Personenwagen im eigenen Betriebe überhaupt 2 745,4 Mill. und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 43 636 Achskm zurückgelegt; hierbei waren durchschnittlich jede bewegte Personenwagenachse mit 4,21 Personen und von den bewegten Plätzen 22,41 pCt. besetzt. Die stärkste Ausnutzung der Wagen ist bei der Galizischen Carl Ludwigbahn mit durchschnittlich 7,30 Personen auf jede bewegte Personenwagenachse und 35,23 pCt. der besetzten Plätze festgestellt, während sich die ungünstigste Ausnutzung bei der Prinz Heinrichbahn mit bezw. 1,60 Personen und 9,07 pCt. ergeben hat.

Die am Schlusse des Berichtsjahres vorhandenen eigenen Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) vertheilten sich auf die Bahngruppen folgendermassen:

Laufende No.	Bahngruppe	Bedeckte Lastwagen			Offene Lastwagen			Lastwagen aller Art		
		zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl								
1	Deutsche Bahnen	84 698	173 411	4,67	165 847	337 615	9,09	250 545	511 026	13,76
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	47 537	95 519	4,35	53 388	107 893	4,91	100 925	203 412	9,26
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	9 456	19 322	3,66	17 188	35 309	6,69	26 644	54 631	10,35
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	141 691	288 252	4,48	236 423	480 817	7,47	378 114	769 069	11,94

Diese sämmtlichen Lastwagen zusammen besassen eine Tragfähigkeit von 3 730 027 t.

Es haben im eigenen Betriebe sowie auf Neubaustrecken der Vereinsbahnen und auf fremden Bahnen die eigenen Lastwagen zusammen 12 039,4 Mill. Achskilometer, jede Achse durchschnittlich 15 815 km und im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen die eigenen und fremden Lastwagen überhaupt 12 002,3 Mill. und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 188 445 Achskm durchlaufen.

Im Gesammtdurchschnitt war jede Lastwagenachse mit 2,15 t belastet und die Tragfähigkeit mit 44,35 pCt. ausgenutzt. Am günstigsten stellte sich hierbei das Verhältniss hinsichtlich der Durchschnittsbelastung jeder Achse bei der durch die K. K. priv. Südbahngesellschaft betriebenen Leoben-Vordernberger Bahn mit 3,20 t, hinsichtlich des Prozentsatzes der ausgenutzten Tragfähigkeit aber bei der Aachen-Jülicher Bahn mit 56,70 pCt., während in beiden Fällen die ungünstigste Leistung mit 0,52 t bezw. 10,59 pCt. bei der Mecklenburgischen Südbahn ermittelt ist.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsverwaltungen im übrigen 793 vierrädrige, 39 sechsrädrige und 79 achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahnen überhaupt 15 073,7 Mill. und auf 1 km Betriebslänge 236 384 Achskm zurückgelegt. Hieran waren betheiligt:

	Achskilometer mit	bezw.
1. die Deutschen Bahnen	9 833,6 Mill.	267 051
2. „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	4 215,9 „	193 868
3. „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 024,2 „	197 033

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsch - Russische Eisenbahntarife.

Hinsichtlich der Deutsch-Russischen Eisenbahntarife, deren Umarbeitung zur Zeit im Gange ist, theilt die „K. Ztg." folgendes mit: Auf Anordnung der Russischen Regierung soll eine Reform sämmtlicher für den Verkehr vom Auslande, sowie von den Grenzübergängen und Hafenplätzen nach Russland gültigen Eisenbahntarife stattfinden. Abweichungen von dieser Tarifreform sind nur in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen und mit ausdrücklicher Genehmigung der Russischen Staatsregierung gestattet. Eine Vergleichung der neuen Frachtantheile der Russischen Bahnen, wie sie sich nach der angeordneten Tarifänderung ergeben, weist eine vielfach ausserordentliche Erhöhung der Russischen Frachtantheile nach, insbesondere für Eisenwaaren, Blei Zink, landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe. So betragen z. B. die Erhöhungen der Russischen Antheile im Verkehr mit Moskau auf den Doppelwagen für Stahlwaaren von Solingen 215 R., für eiserne Röhren von Dortmund 139 R., für eisernes Handwerkszeug von Hagen 121 R., für stählerne Sensen und Sicheln von demselben Platze 215 R., für Nähmaschinen von Berlin 178 R. u. s. w. Diese Frachterhöhungen werden die Deutschen Gewerbetreibenden um so empfindlicher berühren, als dieselben sich nicht gleichmässig auf alle Russischen Einfuhrwege vertheilen, sondern vorzugsweise den geraden Landweg von Deutschland treffen, wobei die Russischen Bahnen mit 100 pCt. Länge mehr betheiligt sind, als am Wege über Kronstadt-Petersburg. Die wichtigeren Deutschen Industrieplätze liegen viel ungünstiger zum Meere als diejenigen des übrigen Auslandes, namentlich Englands. Die Russische Tarifänderung würde also den Deutschen Gewerbebetrieb viel härter treffen als den Englischen, und ersterer würde Gefahr laufen, den Moskauer Markt zu Gunsten des letzteren zu verlieren. Die betheiligten Preussischen Staatsbahnen haben nun in Anbetracht des innigen Zusammenhanges zwischen ihnen und der Deutschen Industrie gegen die beabsichtigten Erhöhungen Einspruch erhoben und eine billige Rücksichtnahme auf den Deutschen Nutzen verlangt und im Nothfalle die Ergreifung von Vergeltungsmassregeln in Aussicht gestellt. Hoffentlich wird das entschiedene und sachgemässe Verhalten der Preussischen Staatsbahnen nicht ohne Wirkung auf den Entschluss der Russischen Regierung sein, zumal die in Aussicht gestellten Massregeln die Russischen Erzeuger und das Russische Volksvermögen erheblich schädigen würden.

Preussischer Landeseisenbahnrath.

Der Preussische Landeseisenbahnrath ist für den 17. d. Mts. zu einer Sitzung einberufen, welche in dem Konferenzsaale des Potsdamer Bahnhofes in Berlin stattfinden wird. Auf der Tagesordnung stehen folgende Gegenstände: 1. Ausnahmetarif für Amerikanisches Kiefernholz von den Elb-Weser-Emshäfen nach Rheinland und Westfalen, 2. Ausnahmetarif für Bleiweiss und Mennige von den Versandstationen am Harz und in Thüringen nach den Elb- und Weserhäfen, sowie nach Lübeck, 3. Ausnahmetarif für Mehl von Bärwalde nach Bayern, 4. Ausnahmetarif für Getreideschlempe zwischen Tornesch und Horst (Provinz Schleswig-Holstein), 5. Ausnahmetarif für krystallisirte Soda nach Schleswig-Holstein und Mecklenburg, 6. Ausdehnung der

ür Eisenerze von dem Lahn-, Sieg- und Dillgebiet nach den Hüttenstationen an der Ruhr gewährten Ausnahmetarife auf andere Verkehrsgebiete, 7. Ausnahmetarif für Eisenerze von Schmiedeberg und Berggiesshübel nach Oberschlesischen Hüttenstationen, 8. Ausnahmetarif für Eisenerze von Galizien nach Oberschlesischen Hüttenstationen, 9. Ausnahmetarif für Rohkupfer von Hettstedt nach Rheinland und Westfalen, 10. Ausnahmetarif für Rohblei und Rohzink zur Ausfuhr seewärts, 11. Mittheilung über die seit dem 9. November 1886 erfolgte Genehmigung oder Versagung von Ausnahmetarifen.

Prioritäten verstaatlichter Preussischer Eisenbahnen.

Es ist neuerdings die Bestimmung getroffen, dass die Obligationen der Prioritätsanleihen der Berlin-Dresdener, der Nordhausen-Erfurter, der Oberlausitzer, der Aachen-Jülicher, sowie der Angermünde-Schwedter Eisenbahn, nachdem der Staat diese Anleihen mit dem Eigenthumserwerbe der betreffenden Bahnen als Selbstschuldner übernommen hat, zur Bestellung von Amtskautionen zuzulassen sind.

Statistische Gebühr.

Zur Behebung von Zweifeln bei Entscheidung der Frage, wie die statistische Gebühr zu berechnen ist, wenn Massengüter mit Nichtmassengütern, beide in ganz oder theilweise verpacktem oder in unverpacktem Zustande, in ein und demselben Anmeldeschein angemeldet werden, hat der Preussische Herr Finanzminister in einem den Steuerbehörden mitgetheilten Erlasse zur Herbeiführung eines gleichmässigen Verfahrens bestimmt, dass in solchen Fällen die statistische Gebühr nur dann von beiden Waarengattungen gesondert nach § 11 No. 3 bezw. No. 1 und 2 des Gesetzes vom 20 Juli 1879 zu erheben ist, wenn diese Beträge zusammen hinter demjenigen Betrage zurückbleiben, welcher für Nichtmassengüter nach der Gesammtmenge beider Waarengattungen zu entrichten sein würde, dass aber, wenn der letztere Betrag sich als der geringere berechnet, dieser zur Erhebung zu gelangen hat. Befindet sich von den in e i n e m Anmeldeschein angemeldeten Massengütern und Nichtmassengütern die eine der beiden Waarengattungen in verpacktem, die andere in unverpacktem Zustande, so soll die statistische Gebühr stets gesondert nach den für jede Waarengattung bestimmten Sätzen erhoben werden.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Seitens der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist an die Mitglieder der Privatbahn-Berufsgenossenschaft die Einladung zur ordentlichen Jahresversammlung, welche am 29. d. Mts., Mittags 12 Uhr, zu Berlin im Empfangsgebäude des Anhalter Bahnhofes abgehalten werden soll, ergangen. (Wegen der Tagesordnung vergl. die entsprechende Bekanntmachung auf Seite II d. Beiblattes.)

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

In der am 4. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung bemerkte der Vorsitzende des Aufsichtsrathes, dass die Verkehrsverhältnisse der Bahn sich immer günstiger gestalten. Trotz des fortdauernden Wachsens der Betriebseinnahmen seien indessen für die Aktionäre höhere Dividenden, als die garantirten 3 pCt., in den nächsten Jahren nicht zu erwarten, weil der Bau und die Einrichtungen der Bahn durch die Anforderungen des Reichseisenbahnamts und die Bedingungen der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn bedeutend höhere Kosten verursachten, als veranschlagt waren, und nun zunächst noch Schulden abzutragen seien. Gleichwohl dürfe man für die Zukunft auf höhere Erträge für die Aktionäre hoffen. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 255 153 *M.*, die Betriebsausgaben auf 165 772 *M.* und der Ueberschuss auf 89 381 *M.* Die Versammlung genehmigte sodann die von dem Vorstande vorgeschlagene Verwendung des vertheilbaren Ueberschusses von 65 121 *M.* wie folgt: Dividende von 3 pCt. = 62 100 *M.*, Abtrag auf die zweite Anleihe bei Fr. Lenz = 2 000 *M.*, Vortrag auf das Gewinn- und Verlustkonto für 1887 = 1 021 *M.* Dem Reservebaufonds werden weitere 2 000 *M.* zum Abtrag auf die Lenz'sche Anleihe 2 entnommen, so dass dieselbe sich auf 30 000 *M.* abmindert.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

In der am 7. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Lübeck-Büchener Bahn waren 6 057 Aktien mit 686 Stimmen von 31 Aktionären vertreten. Bei Besprechung des Geschäftsberichtes wurde eine Anfrage wegen der etwaigen Konkurrenz durch die staatsseitig gebaute Linie Schwarzenbeck-Oldesloe-Neumünster gestellt. Die Frage wurde seitens der Direktion und des Ausschussmitgliedes Geheimraths Simon dahin beantwortet, dass, was durch diese Linie dem Verkehr entzogen werden könnte, ihm schon früher, nach Verstaatlichung der Altona-Kieler und Berlin-Hamburger Bahn entzogen worden sei. Die neue Linie könne eher der Lübeck-Büchener Bahn Verkehr zuführen. Sodann wurde die Bilanz unter Wiederholung des vorjährigen Vorbehalts hinsichtlich der Reservedotirung genehmigt und der bereits in No. 43, S. 400 d. Ztg. erwähnte, von Hamburger Aktionären eingebrachte Antrag angenommen, durch welchen der Gesellschaftsvorstand ersucht wird, der nächsten Generalversammlung Vorlagen zu machen, wonach die künftige Prioritätentilgung in erster Linie für den Reservefonds oder zum anderweitigen Vortheil der Aktionäre nutzbar gemacht werden würde. In den Ausschuss wurden Kaufmann Piehl-Lübeck, Direktor Götting (früher bei der Berlin-Hamburger Bahn), Handelskammer-Präsident Mesteren (Hamburg) und Bankier Wilhelm Zwicker (Berlin) neu gewählt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft.

In der am 11. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wurde die Bilanz genehmigt, Entlastung ertheilt und die Dividende für die Stammprioritäten auf 5, für die Stammaktien auf ¼ pCt. festgesetzt. Dieselbe ist vom 16. d. Mts. ab zahlbar. In den Aufsichtsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder wieder- und Herr Kommerzienrath Kaspar-Hannover neugewählt.

Die vorläufige Einnahme der Bahn im Mai d. J. beziffert sich auf 140 900 *M.* und ergibt im Vergleich zur endgültigen Einnahme im entsprechenden Monat des Vorjahrs ein Mehr von 17 551 *M.* Die Einnahmen der ersten fünf Monate des Jahres stellen sich unter Berücksichtigung von 15 268 *M.* aus bisherigen entgültigen Abrechnungen auf 767 238 *M.* gegen 748 785 *M.* im Jahre 1886. Die ersten fünf Monate ergeben somit ein Mehr von 18 453 *M.* Dies Ergebniss wird insbesondere deshalb als befriedigend bezeichnet, weil eine grosse Reihe Russischer Feiertage in diesem Jahre in den Mai gefallen ist.

Unterelbesche Eisenbahngesellschaft.

Zwischen den grösseren Aktionären und der Verwaltung der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft ist ein Einverständniss dahin erzielt worden, dass der nächsten ordentlichen Generalversammlung ein Antrag auf Statutenergänzung unterbreitet werden wird, nach welchem im Falle der Auflösung der Gesellschaft den Aktien Lit. A. (Prioritätsaktien) in jedem Falle ein Vorzugsrecht auf den Erlös des Liquidationspreises bis zur Höhe ihres Nennkapitals zusteht. Es ist dies eine Ergänzung der Statuten, welche die Rechte der Aktien Litt. A. besonders für den Fall einer Verstaatlichung genau festzustellen bestimmt ist. Nach Mittheilungen, welche in Frankfurter Zeitungen veröffentlicht sind, wird für das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr für die A-Aktien 4, für die B-Aktien eine Dividende von etwa ¾ pCt. erwartet. Bemerkt sei noch, dass die Firma L. Behrens & Söhne in Hamburg, S. Bleichröder in Berlin und die Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. den Restbestand der Aktien Litt. A der Unterelbebahn zur demnächstigen Einführung an der Börse in Frankfurt a/M. übernommen haben.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Die Generalversammlnng ist auf den 29. d. Mts. einberufen. Auf der Tagesordnung derselben befinden sich die folgenden Gegenstände: 1. Vorlage der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung für 1886; Bericht der Direktion über die Verhältnisse der Gesellschaft und Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz. 2. Wahl von zwei Aufsichtsrathsmitgliedern. 3. Erweiterungen des Unternehmens und Betheiligung an der Nordischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an diese Eisenbahn angeschlossenen Zechen wurden vom 16. bis 31. Mai d. J. an 12 Arbeitstagen täglich im Durchschnitt 150 Wagenladungen Steinkohlen und Kokes gegen 143 Wagenladungen in dem voraufgegangenen vierzehntägigen Zeitabschnitt mit 11 Arbeitstagen und gegen 100 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres mit 12 Arbeitstagen abgefahren.

Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.

Die am 15. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn ist am 13. Mts. auch für den Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Dem Vernehmen nach wird diese von der Dresdener Bank finanzirte und von der Eisenbahngesellschaft Sönderop & Co. in Berlin ausgeführte Eisenbahn voraussichtlich am 26. d. Mts. für den Personenverkehr und am 1. Juli d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Die zum 25. d. Mts. berufene Generalversammlung über den Betriebsvertrag mit der Lokalbahn-Bau- und Be[illegible] gesellschaft Hostmann & Co. in Hannover beschliessen[illegible]

Sekundärbahn Homburg-Usingen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a./M. ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Homburg v. d. H. oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahnlinie Frankfurt a./M.-Homburg nach Usingen beauftragt worden.

Sekundärbahn Neue Schenke- bezw. Roda-Bürgel.

Der Weimar-Geraer Eisenbahn ist von dem Herzoglich Sächsischen Ministerium die Erlaubniss ertheilt worden, die Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Neue Schenke oder Roda nach Bürgel vorzunehmen.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Die Aktionäre sind aufgefordert, die IV. Rate auf die Aktien mit 20 pCt. bis zum 7. Juli d. J. einzuzahlen.

Mecklenburgische Strassenbahn.

Die Aktionäre werden aufgefordert, nunmehr die Konvertirung der Aktien vorzunehmen. Für zwei Aktien wird eine abgestempelte Aktie ausgegeben.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Bilanz und der vorgelegte Geschäftsbericht des letzten Jahres genehmigt und die Dividende auf 3 pCt. festgesetzt. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt.

Einnahmen von Strassen- bezw. Pferdebahnen.

Im Monat Mai d. J. vereinnahmte:

1. die Neue Berliner Pferdebahn 99 770 M. oder 22 378 M. mehr, und vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. 390 791 M. oder 90 384 M. mehr als in derselben Zeit des Jahres 1886;
2. die Potsdamer Pferdebahn 14 500 M. oder 1 750 M. mehr als im Vorjahre;
3. die Hamburger Strassenbahn 270 000 M. oder 31 000 Mark mehr und bis Ende Mai d. J. 103 000 M. mehr als im Vorjahre;
4. die Breslauer Strassenbahn 80 082 M.;
5. die Stettiner Strassenbahn 31 802 M. oder 8 309 M. mehr und bis Ende Mai d. J. 32 413 M. mehr als in dem entsprechenden Zeitraume des Jahres 1886;
6. die Kieler Strassenbahn 6 553 M. oder 284 M. mehr und bis Ende Mai d. J. 1 035 M. mehr als in derselben Zeit des Vorjahres.

Bei der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn betrug die Einnahme in der Zeit vom 28. Mai bis 3. Juni d. J. 270 698 M. oder 47 138 M. mehr als im Vorjahre, und in der Zeit vom 1. Januar bis 3. Juni d. J. 4 670 625 M. oder 609 966 M. mehr als im Vorjahre.

Halberstädter Pferdebahn.

In Halberstadt wird dem Vernehmen nach demnächst der Bau einer Strassenbahn, welche den Bahnhof mit der Stadt verbindet, begonnen werden.

Schleppschifffahrt auf der Saale.

Eine Hallesche Firma soll beabsichtigen, die Schleppschifffahrt auf der Saale von Halle bis Weissenfels auszudehnen.

Eisenbahn-Rentenbank.

Am 4. d. Mts. ist in Frankfurt a/M. eine Eisenbahn-Rentenbank begründet, deren Aktienkapital auf 10 Millionen mit vorläufig 25 pCt. Einzahlung festgesetzt ist. Wie wir der „Frkf. Ztg." und der „Voss. Ztg." entnehmen, wird als Zweck der Gesellschaft die Erwerbung von Obligationen und Prioritätsaktien solcher Eisenbahnen, welche in Deutschland oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie entweder unter Staatsbetrieb oder im Betriebe einer vom Staate garantirten Eisenbahngesellschaft stehen oder mit der Zinsgarantie eines dieser Staaten ausgestattet sind, und die Ausgabe von Obligationen auf Grund der erworbenen Titres bezeichnet. Die Gesellschaft darf die gekauften Titres wieder begeben, aber sonst keine mit dem genannten Zwecke nicht zusammenhängenden Geschäfte betreiben; insbesondere sind Spekulationsgeschäfte, sowie Betheiligungen bei anderen Geschäften ausgeschlossen. Der Verwaltungsrath, welcher gleichzeitig Vorstand ist, hat insbesondere über den Ankauf derjenigen Obligationen oder Prioritätsaktien zu beschliessen, auf Grund deren die Obligationen der Gesellschaft ausgegeben werden. Daneben besteht ein Aufsichtsrath mit allen durch das Gesetz übertragenen Rechten und Obliegenheiten. Aus dem ermittelten Reingewinne fallen nach Ueber[illegible]eisung des Antheiles für die gesetzliche Reserve zunächst [illegible] die Aktien 4 pCt., aus weiteren Ueberschüssen 10 pCt. dem [illegible]altungsrathe, 3 pCt. dem Aufsichtsrathe zu; der Rest [illegible]ur Verfügung der Aktionäre. Die auszugebenden Obligationen führen die Bezeichnung „Eisenbahn-Rentenbank-Obligationen". Obwohl die Feststellung ihrer Form u. s. w. vorbehalten ist, bemerken die Statuten doch, dass Abschnitte von 1 000, 500 und 200 M. mit halbjährigen Zinsabschnitten und Talons ausgegeben werden sollen, dass dieselben auf Namen lauten und durch Giro oder Cession zu übertragen sein werden. Die Ausgabe der Obligationen kann bis zur Höhe des Ankaufswerthes der zu ihrer Sicherheit dienenden Obligationen und Prioritätsaktien erfolgen und darf keinesfalls das Vierfache des Nominal-Aktienkapitales der Gesellschaft übersteigen. Sollten durch Verkauf von Titres oder durch Tilgung derselben die im Umlauf befindlichen Obligationen nicht mehr gedeckt sein, so hat sofort ausserordentliche Rückzahlung des entsprechenden Obligationenbetrages stattzufinden, und muss bis zur Durchführung dieser Massregel der Gegenwerth des Fehlbetrages in Baar oder in Staatspapieren bei der Stelle hinterlegt werden, wo die Garantieeffekten hinterlegt sind, so dass stets volle Deckung der ausgegebenen Obligationen vorhanden sein muss. Für die Rückzahlung der Obligationen wie für deren Verzinsung haften die bei einem Bankinstitute, welches sich mit der Verwahrung von Depositen befasst, hinterlegten und als Grundlage der Ausgabe dienenden Titres, ferner selbstverständlich das Aktienkapital und die Reserven der Gesellschaft. Die „Frankfurter Zeitung" ist statutarisches Organ der Rentenbank. Zur Zeit gehören zu dem Verwaltungsrath Baron Ludwig Erlanger, Rudolph Sulzbach, Albert Andreae in Firma Joh. Goll & Söhne, Dr. Paul Hertzog, sämmtlich in Frankfurt a/M., August Ritter von Skene, Regierungsrath Ritter von Hahn, Direktor Moritz Bauer in Wien und zu dem Aufsichtsrathe Ferdinand Eyssen, Direktor Stilgebauer in Frankfurt a/M. und Otto Seybel in Wien, als Stellvertreter Arthur Andreae in Frankfurt a/M. und Wilhelm Edler von Thomann in Wien.

Aus Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Saaleisenbahn.

Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht haben sich die Verkehrseinnahmen in dem Berichtsjahre gegen diejenigen des Vorjahres um rund 21 100 M. vermehrt. Von dieser Mehreinnahme entfallen 20 700 M. auf den Personenverkehr bei einer Mehrbeförderung von 26 200 Personen, 300 M. auf den Gepäckverkehr, in welchem 13 t Gepäck mehr befördert worden sind, und 1 700 M. auf den Viehverkehr, welcher eine Mehrbeförderung von 898 Stück nachweist. Im eigentlichen Güterverkehr ist, obwohl eine Mehrbeförderung von 16 560 t stattgefunden hat, ein entsprechender Zuwachs der Einnahmen nicht zu verzeichnen; es hat vielmehr aus Anlass der im Laufe des Jahres 1886 erfolgten Einführung der hinsichtlich der Verkehrsleitung und der Ermässigung der einzurechnenden Zuschlagskilometer zu Ungunsten der Gesellschaft weiter umgearbeiteten Staatsbahn- u. s. w. Tarife auch im Jahre 1886 noch eine Verringerung der Einnahmen gegen das Jahr 1885 um den allerdings geringen Betrag von rund 1 500 M. stattgefunden, wogegen sich der Einnahmeausfall des Jahres 1886 gegen das Jahr 1884 im Güterverkehr auf rund 20 900 M. stellt. Die stete Zunahme des Verkehrs der eigenen Stationen, der durch die nunmehr in Betrieb gesetzte Cementfabrik Göschwitz u. s. w. neu zugeführte Verkehr, sowie die Eröffnung der Linie Eichicht-Stockheim berechtigen, zumal im Hinblick auf die in den ersten vier Monaten des Jahres 1887 auch im Güterverkehre erzielten Mehreinnahmen, zu der Hoffnung, dass fernerhin ein Einnahmeausfall im Güterverkehr nicht mehr stattfinden werde, dass sich vielmehr auch die Einnahmen des letzteren gleich denjenigen der übrigen Verkehrszweige entsprechend steigern werden. Eine aussergewöhnliche, nicht unerhebliche Vermehrung der Einnahmen ist mit Sicherheit im Personenverkehre zu erwarten, für welchen mit Genehmigung der zuständigen Behörden neue, nach Massgabe der von den Nachbar-Privatbahnen und einzelnen Staatsbahnen angewendeten Einheitssätze mässig erhöhte Tarife mit dem 1. Januar 1887 zur Einführung gelangt sind. Bezüglich der direkten Tarife hat eine Erweiterung insofern stattgefunden, als die Stationen in den Magdeburg-Bayerischen, Hannover-Bayerischen, Reichsbahn-Staatsbahn, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen und Donau-Umschlagstarif einbezogen worden sind, während die Einführung des Deutsch-Niederländischen und Niederdeutschen Verbandstarifs in Kürze bevorsteht.

Nach der Zusammenstellung der Betriebseinnahmen und Ausgaben betragen nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zufliessenden Einnahmen (Erlös für altes Oberbau- und Betriebsmaterial 17 453 M.) und der von demselben Fonds zu tragenden Ausgaben (Kosten für Bahn- und Transportverwaltung 62 484 M.), sowie nach Hinzufügung der Verzinsung der Prioritätsobligationen u. s. w. 121 454 M., der Tilgung der Prioritätsobligationen u. s. w. 47 300 M., der Koursver-

luste an Werthpapieren 128 M. (im ganzen 168 882 M.), die Einnahmen 1 047 279 M. (gegen 997 107 M.), die Ausgaben 727 231 M. (717 142 M.) der Ueberschuss der Einnahmen 320 047 M. (gegen 279 967 M.), so dass sich gegenüber dem Jahre 1885 eine Mehreinnahme von 50 169 M., eine Mehrausgabe von 10 089 M., ein Mehrbetrag des Reinertrages von 40 080 M. ergibt. Verausgabt wurden im Jahre 1886 — nach Absetzung der aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben von 56 414 M. für Schienen, Weichen, Schwellen u. s. w. in der Bahnverwaltung und von 6 070 M. für Lokomotiven und Wagen in der Transportverwaltung — in der allgemeinen Verwaltung 69 357 M., (gegen 70 298 M.), in der Bahnverwaltung 131 047 M. (gegen 124 770 M.), in der Transportverwaltung 357 944 M. (gegen 349 991 M.), an Zinsen u. s. w. 168 882 M. (gegen 172 081 M.). Im Jahre 1886 wurden daher verausgabt:

	mehr	weniger
in der allgemeinen Verwaltung . . .	— M.	941 M.
„ „ Bahnverwaltung	6 277 „	— „
„ „ Transportverwaltung	7 953 „	— „
an Zinsen u. s. w.	— „	3 199 „
	14 230 M.	4 140 M.

so dass sich eine Mehrausgabe von 10 090 M. herausstellt. Die Mehrkosten in der Bahnverwaltung rühren im wesentlichen von Mehrausgaben für Besoldungen, Löhne, Dienstkleidung, Ausbesserungen an Bahnhofsgebäuden und Neuanlagen (Bau einer Halle am Paradies-Haltepunkte in Jena u. s. w.), die Mehrkosten in der Transportverwaltung dagegen lediglich von den Ausgaben für die im Sommer vorigen Jahres eingelegten zwei Schnellzüge her. Nach Beschluss der Staatsregierungen sind in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen der Gesellschaftsbehörden für das Jahr 1886 dem Erneuerungsfonds 65 000 M., dem ersten Reservefonds 5 000 M. zugewiesen worden. Von einer weiteren baaren Ausstattung des zweiten Reservefonds für das verflossene Rechnungsjahr ist nach Beschluss der Gesellschaftsbehörden abgesehen worden, weil mit Rücksicht auf die inzwischen zur Geltung gelangte Auffassung über die Bedeutung der Bestimmung im § 185 b vergl. mit § 239 b des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 der sogenannte Bilanz-Reservefonds als ein lediglich buchmässiger behandelt werden kann, so dass demselben die Tilgungsbeträge von Anleihen, die Aufwände für bauliche, aus den Betriebseinnahmen bestrittene Anlagen u. s. w. in Anrechnung gebracht werden dürfen. Demgemäss ist dem zweiten Reservefonds der Betrag der im Jahre 1886 getilgten Prioritätsobligationen mit 47 000 M. überwiesen worden. Nach Massgabe des Rechnungsabschlusses für das vergangene Geschäftsjahr und der oben angegebenen Zuwendungen für den Erneuerungsfonds und den ersten Reservefonds bringen Aufsichtsrath und Direktion für die Stamm-Prioritätsaktien eine Dividende von $3^1/_2$ pCt. (10,5 M. für die Aktie) mit einem Gesammtbetrage von 236 250 M. in Vorschlag. Auf Grund dieser Ausführungen würde der Betriebsüberschuss von 320 047 M. in folgender Weise zur Vertheilung kommen: Rücklage zu dem ersten Reservefonds 5 000 M., Rücklage zu dem Erneuerungsfonds 65 000 M., Einkommensteuer 5 906 M., Gewinnantheile 7 491 M., Dividende 236 250 M., Vortrag auf das folgende Jahr 399 M. Der Garantiefonds, welcher mit Auflösung des Garantieverhältnisses — am 1. Juli 1887 — frei wird, besteht gegenwärtig aus 400 000 M. unbegebener $3^1/_2$ pCt. nicht garantirter Schuldverschreibungen der Saaleisenbahn-Gesellschaft. Die oben genannten 4 Fonds betragen mit Hinzurechnung der Zuwendungen aus dem Jahre 1886: Erster Reservefonds 69 000 M., zweiter Reservefonds (zum Theil nur buchmässig ausgestattet) 58 294 M., Erneuerungsfonds 422 390 M., Garantiefonds 400 000 M., im ganzen 949 684 M. Die Kosten der Zweigbahn Schwarza-Blankenburg, mit Einschluss der Neubeschaffung von Betriebsmitteln, haben bis jetzt an Baukosten 225 314 M., für Wagenbeschaffung 17 631 M., zusammen 242 945 M. betragen.

Ostpreussische Südbahn.

Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1886 ist das finanzielle Ergebniss desselben das ungünstigste seit der Eröffnung des Russischen Anschlussverkehrs gewesen. Als Ursache dafür steht zwar in erster Reihe die gänzliche Missernte in einzelnen der Russischen Verkehrsgebiete, namentlich im Bezirk der Fastow-Bahn, aber theilweise haben dazu auch die Schwierigkeiten beigetragen, welche Russischerseits dem Verkehr mit dem Auslande fortgesetzt bereitet werden. Auch dem zunehmenden Ausbau des Staatsbahnnetzes wird eine zwar nicht bedeutende, aber doch allmählich wachsende Einbusse des Verkehrs der Bahn zugeschrieben. Ferner werden die Tarifsätze durch die Konkurrenzen des In- und Auslandes fortschreitend herabgedrückt, während die Betriebsausgaben auch nicht annähernd im Verhältniss der Mindereinnahmen sich ermässigen. Denn einerseits bleibt der überwiegend grössere Theil der Ausgaben ohne Rücksicht auf den Umfang des Verkehrs unverändert und andererseits erfordert die Herabminderung der Tarifeinheitssätze eine grössere Transportmenge, also eine grössere Leistung, um die gleiche Einnahme zu erzielen. Es wird aber die Erwartung ausgesprochen, dass der Russische Verkehr der Bahn bei guten Ernten, die ja in den fruchtbaren Bezirken von Südrussland die Regel bilden, wieder einen lebhaften Aufschwung nehmen wird. Denn der Umstand, dass auch die Russische Südwestbahn sehr erhebliche Mindereinnahmen im abgelaufenen Jahre nachweist, lässt erkennen, dass die Abnahme der Russischen Zufuhren hauptsächlich in den geringen Ernteerträgen ihren Grund hat. Als eine Folge der weniger günstigen Verkehrsbeziehungen des abgelaufenen Jahres hat auch der Personen- und Gepäckverkehr gegen 1885 eine Mindereinnahme von 64 723 M. ergeben.

Einschliesslich eines Uebertrages aus dem Vorjahre von 24 842 M. betrug die Gesammteinnahme 3 538 225 M.; hiervon entfallen auf den Personenverkehr 848 169 M. = 23,98 pCt., auf den Güterverkehr 2 379 615 M. = 67,25 pCt. und auf verschiedene Einnahmen 285 597 M. = 8,07 pCt.

Von den Gesammtausgaben im Betrage von 1 795 815 M. entfallen auf die allgemeine Verwaltung 281 401 M. = 15,68 pCt., auf die Bahnverwaltung 392 442 M. = 21,86 pCt., auf die Transportverwaltung und zwar auf den äusseren Bahnhofsdienst 282 599 M. = 15,74 pCt., auf den Expeditionsdienst 183 319 M. = 10,21 pCt., auf den Zugbegleitungsdienst 89 393 M. = 4,98 pCt. und auf den Zugförderungsdienst 566 658 M. = 31,53 pCt. Die Ausgaben betrugen 50,75 pCt. der Bruttoeinnahme.

Der Betriebsüberschuss ergab 1 742 410 M., wovon zur Verzinsung der Obligationen 893 223 M., zur Tilgung derselben 211 600 M., für den Erneuerungsfonds 308 138 M. und für den Reservefonds I A und I B 49 200 M. verwendet werden, so dass noch 280 249 M. zur Dividendenzahlung von 2 pCt. (5 pCt. im Vorjahre) für die Stammprioritäten verwendet werden können. Die Stammaktien gehen leer aus.

Befördert wurden im ganzen 725 940 (791 549) Personen, 509 773 (734 257) t Frachtgut und 16 477 (17 471) t Vieh.

Auf der Sekundärbahnstrecke Fischhausen-Palmnicken betrugen die Einnahmen 60 079 M., die Ausgaben 47 055 M. und der Ueberschuss 13 024 M.

Amerikanische Mittheilungen.

Internationaler Wagen-Abrechnungsverband.

In der zu Atlanta, Ga., am 19. und 20. April d. J. abgehaltenen Jahresversammlung dieses Verbandes wurde von dem Komitee zur Berathung über die Frage der Zeitmiethe Bericht erstattet, welcher folgende Vorschläge enthält:

1. Der gegenwärtige Meilensatz wird auf ½ Ct. für die Meile herabgesetzt und eine Zeitmiethe von 15 Ct. für den Tag hinzugefügt.
2. Für vierrädrige Wagen beträgt die Miethe ¼ Ct. für die Meile und 7½ Ct für den Tag.
3. Die Zeitmiethe beginnt am Tage der Uebergabe, wird aber überhaupt nicht gezahlt für Wagen, welche am Tage der Uebergabe wieder zurückgegeben werden.
4. Die Tage werden gezählt von einem Datum zum andern, d. h. für einen am 1. April übergebenen und am 10. April zurückgegebenen Wagen werden 9 Tage gerechnet.
5. Verbandswagen (line-cars) sind der Zeitmiethe nicht unterworfen, ausgenommen beim Lauf auf Nichtverbandstrecken. Wenn wünschenswerth, können Abmachungen wegen Wegfalls der Zeitmiethe für solche Wagen auf fremden Strecken getroffen werden.
6. Für Wagen von Privatwagen-Gesellschaften wird Zeitmiethe nicht vergütet.
7. Die Zeitmiethe für Wagen, welche einer Bahn nur zum Zweck der Be- oder Entladung auf der Uebergabestation zugeführt werden, ist von der Bahn zu tragen, auf welcher das Ladungsgeschäft ausgeführt wird.
8. Die Zeitmiethe wird auch gezahlt für Wagen während des Standes in den Werkstätten oder im Falle der Zerstörung, bis dahin, dass der Eigenthümerin Nachricht gegeben ist.
9. Ein Wagen-Uebergangsrapport für die Wageneigenthümer, welcher Nummer der Wagen und Zeit der Ueber- und Rückgabe enthält, wird gestattet.

Bei der Besprechung dieser Vorschläge wurden wesentliche Bedenken nur gegen Punkt 6 geäussert, wobei sich allgemein ein starker Widerwille gegen Privatwagen und die Absicht kundgab, dieselben so wenig als irgend möglich zu begünstigen.

Der schliesslich angenommene Bericht soll durch eine Abordnung dem Allgemeinen Zeitverband (General Time Convention) überreicht werden.

Lange Fahrten ohne Unterbrechung.

Die lange ununterbrochene Fahrt des „Chicago limited“ über die Newyork Central und Hudson River Eisenbahn von Newyork bis Albany 142 Meilen (= 229 km) wird, nach der „Railr. Gaz.“ übertroffen werden durch eine binnen

kurzem beginnende Fahrt des „Saratoga limited"-Zuges ohne Unterbrechung auf der 148 Meilen (238 km) langen Strecke derselben Bahn von Newyork nach Troy. Dieser Zug, welcher nur aus Gesellschafts- (drawing room), Restaurations- und Rauchwagen zusammengesetzt sein wird, soll den Hauptbahnhof in Newyork ungefähr 2 Uhr 50 Min. Nachmittags an Sonnabenden verlassen und in Saratoga 7 Uhr 30 Min. Nachmittags ankommen. Ein Rückzug fährt zeitig Montags früh ab und trifft in Newyork 12 Uhr 30 Min. Nachmittags ein.

Diebereien.

Auf der Atlanta und Charlotta Air Bahn ist neuerlich eine Reihe von Güterwagen-Beraubungen entdeckt worden, bei denen aber die Bahnbeamten nicht betheiligt gewesen sind. Es ist das Werk einer Diebesbande gewesen, welche seit mehreren Monaten sich gebildet hatte. Das Verfahren der Diebe war, sich in den Güterwagen zu verbergen bis zu einer gewissen Entfernung von Station Grenville und dort die Güter auf die Wiesengründe abzuwerfen. Verschiedene Verhaftungen sind erfolgt. Der Werth der gestohlenen Waaren wird auf 5 000 D. angegeben.

Faustrecht.

Die Verwaltung der Boston und Lowell Eisenbahn hat, nach der „Railr. Gaz.", ein Rundschreiben an ihre Zug- und Maschinenführer und andere Beamte ihrer White Mountain-Abtheilung erlassen, worin erklärt wird, dass die Gesellschaft entschlossen ist, die Boston, Concord und Montreal Bahn und ihre Abzweigungen so lange in Besitz zu behalten, bis etwa der Betriebsvertrag gerichtlich als ungültig erklärt werden sollte. Die Beamten werden demnach angewiesen, die „grösste Wachsamkeit über diesen Besitz auszuüben", allen Versuchen von Personen, denselben sich anzueignen, zu widerstehen und nöthigenfalls Gewalt anzuwenden gegen Jedermann, der sich am Eigenthum der Gesellschaft vergreifen sollte. Die Beamten werden des Schutzes der Verwaltung bei Ausführung dieses Befehles versichert.

Bahnvereinigung.

Die Verhandlungen wegen Uebernahme des Geschäfts der Oregon Railway und Navigation Co. durch die Union Pacific Eisenbahn haben, nach der „Railr. Gaz.", im April d. J. zum Ziele geführt. Der Betrieb wird von letzterer auf 99 Jahre gegen 6 pCt. von 24 000 000 D. in Aktien und Obligationen übernommen. Die übernommene Gesellschaft hatte zuletzt Bahnlinien in der Länge von 715 Meilen (= 1 151 km), ferner 3 Dampfschiffslinien auf 1 150 Meilen Länge, darunter eine zwischen Portland und San Francisco, in Betrieb.

Südamerikanische Bahnen.

Nach einem von dem Generalkonsul der Vereinigten Staaten bei der Argentinischen Republik in Buenos Ayres erstatteten Bericht sind durch den gegenwärtigen Kongress des letztgenannten Staates weitgehende Eisenbahnkonzessionen ertheilt, darunter auch solche an die Buenos Ayres und Pacific und an die Transcontinental Eisenbahngesellschaft, der ersteren in Länge von 1 200, der letzteren von 1 500 Meilen.

Die Buenos Ayres und Pacific-Linie auf dem 84. Parallelkreise, bis jetzt vollendet und betrieben bis Mendoza, läuft durch den Uspalla Pass und endigt in Valparaiso, Chili. Die Transkontinental Bahn läuft auf dem 38. Breitengrade, ist bis jetzt in Betrieb von Buenos Ayres bis Bahia Blanca am Atlantischen Meer und soll von dort sich westlich bis Talcahuano wenden, das Gebirge durch den Colorado-Pass bis Antuco an dem Pacific-Abhang kreuzend. Beide Bahnen werden durch Englisches Kapital unter einer 20 jährigen staatlichen Garantie von 6 pCt. eines festgesetzten Baukapitals für die Meile gebaut.

Um Amerikanisches Kapital, welches dort noch wenig oder gar nicht Eingang gefunden hat, einzuführen, hat sich jetzt in Newyork ein achtbares und starkes Syndikat mit 20 000 000 D. Kapital gebildet. H.

Präjudizien.

v. O. **Die Unfallversicherungspflichtigkeit der land- und forstwirthschaftlichen Eisenbahnen. Feldeisenbahnen.** — § 1 No. 1 Ausdehnungsg. v. 28. Mai 1885. — Thatbestand: Nachdem der Vorstand der Strassenbahn-Berufsgenossenschaft die Aufnahme des dem R. R. zu H. gehörenden Feld-Eisenbahnbetriebes in das Genossenschaftskataster abgelehnt und der genannte Betriebsunternehmer gegen diesen Bescheid Beschwerde nicht erhoben hat, ist die Angelegenheit gemäss § 37 Abs. 5 des Unf.-Vers.-Gesetzes an das Reichs-Versicherungsamt zur Entscheidung gelangt. Das Reichs-Versicherungsamt hat darauf beschlossen, unter Aufhebung des ablehnenden Bescheid des Berufsgenossenschaftsvorstandes den obenbezeichneten Betrieb auf Grund des § 1 Ziff. 1 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 und des Bundesrathsbeschlusses vom 15. September 1885 der Strassenbahn-Berufsgenossenschaft behufs Aufnahme in das Genossenschaftskataster zu überweisen.

Das Ausdehnungsgesetz vom 28. Mai 1885 bestimmt in § 1 Ziff. 1 dass das Unfallversicherungsgesetz mit einigen hier nicht erheblichen Abänderungen Anwendung findet auf „den gesammten Betrieb der Post-, Telegraphen- und Eisenbahnverwaltungen, sowie auf sämmtliche Betriebe der Marine- und Heeresverwaltungen, und zwar einschliesslich der Bauten, welche von diesen Verwaltungen für eigene Rechnung ausgeführt werden."

Hinsichtlich der Eisenbahnen sollte durch diese Bestimmung die Anwendung des Unfallversicherungsgesetzes auf alle Betriebe, welche nicht bereits unter § 1 Abs. 6 des letzteren Gesetzes, aber unter das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 fallen, erstreckt werden.

Um also dem Willen des Gesetzgebers in Bezug auf den Umfang, in welchem Eisenbahnbetriebe unfallversicherungspflichtig sein sollen, zu erkennen, ist es geboten, auf den „Betrieb einer Eisenbahn" im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes zurückzugehen.

In der auf das Haftpflichtgesetz bezüglichen Rechtsprechung sind die früher mehrfach angenommenen einschränkenden Begriffsbestimmungen des „Eisenbahnbetriebes" allmählich erweitert worden; schliesslich sind diese Einschränkungen vom Reichsgericht als rechtsirrthümlich ausdrücklich bezeichnet worden, und hat dasselbe seit dem Jahre 1880 in konstanter Rechtsprechung den folgenden Begriff des „Eisenbahnunternehmens" festgehalten (vgl. Entsch. in Civils. Bd. I S. 247):

„Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport grosser Gewichtsmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnissmässig bedeutenden Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den ausserdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eignen Schwere der Transportgefässe und deren Ladung u. s. w.) bei dem Betrieb des Unternehmens auf derselben eine verhältnissmässig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende Wirkung zu erzeugen fähig ist" (vgl. Eger Reichs-Haftpflichtgesetz 3. Aufl. 1886 S. 58.).

Es entspricht daher nicht der Absicht des Gesetzgebers, wenn der Vorstand der Strassenbahn-Berufsgenossenschaft seine Ablehnung der Aufnahme des Betriebes durch den im § 1 des Gesetzes vom 28. Mai 1885 gebrauchten Ausdruck: „Betriebe der Eisenbahnverwaltungen" in der Weise zu begründen versucht, dass eine besondere Bahnverwaltung bestehen und ein besonderes Betriebspersonal und -Material vorhanden sein müsse, um die Anwendung des Ausdehnungsgesetzes auf den Bahnbetrieb zu rechtfertigen.

Im Gegentheil besagen die Motive zu der ausgeführten Gesetzesstelle (Verhandl. des Reichst. 6 Legislaturper. 1. Session 1884/85 Bd. V S. 254) ausdrücklich:

Ebenso wie der Ausdruck „Betrieb" ist auch der Ausdruck „Eisenbahn" im weitesten Sinne verstanden worden und umfasst alle zur Beförderung von Personen oder Gütern mittelst elementarer Kraft oder auf Schienen bestimmte Transportmittel, also nicht nur die grossen Lokomotivbahnen, welche die Verbindung zwischen entfernten Gegenden vermitteln, sondern auch die kleineren Strassen-, Pferde-, elektrischen Bahnen und ähnliche Unternehmungen.

Dass die nur aus redaktionellen Gründen erfolgte Zusammenfassung der Eisenbahnen mit den Betrieben der Post- und Telegraphenverwaltungen im § 1 Ziff. 1 des Ausdehnungsgesetzes „gesammter Betrieb der Post-, Telegraphen- und Eisenbahnverwaltungen" eine Beschränkung gegenüber den oben dargelegten Gesichtspunkten nicht bezweckt hat, ergibt sich endlich auch aus der Fassung des § 2 a. a. O., wo von den für Reichs- beziehungsweise Staatsrechnung „verwalteten Eisenbahnbetrieben" die Rede ist, und somit der Nachdruck auf die „Betriebe" und nicht auf die „Verwaltungen" gelegt ist.

Hiernach ist der die Aufnahme in das Genossenschaftskataster ablehnende Bescheid des Vorstandes der Strassenbahn-Berufsgenossenschaft, soweit derselbe sich auf das Nichtvorhandensein einer „Eisenbahnverwaltung" gründet, nicht gerechtfertigt.

Aber auch die weiteren Ausführungen des Berufsgenossenschaftsvorstandes, nach welchen die in Rede stehende Eisenbahn als Nebenbetrieb der Land- und Forstwirthschaft von der Versicherungspflicht ausgenommen sein soll, können für zutreffend nicht erachtet werden. Denn durch die in Bezug genommene Vorschrift des § 1 Abs. 3 Unf.-Vers.-Ges. sollen

lediglich die Motorenbetriebe, mit Ausnahme gewisser land- und forstwirthschaftlicher Nebenbetriebe, den in Abs. 1 aufgeführten Fabriken u. s. w. hinsichtlich der Unfallversicherungspflichtigkeit gleichgestellt werden. Es besteht darüber kein Zweifel, dass zu den durch Absatz 3 erfassten Betrieben die Eisenbahnen nicht gehören (vgl. § 1 Abs. 6 a. a. O.).

Ebensowenig kann dem Berufsgenossenschaftsvorstand darin beigetreten werden, dass es für die Begründung der Versicherungspflicht auf die regelmässige Beschäftigung von mindestens 10 Arbeitern oder auf die Gewerbsmässigkeit des Eisenbahntransports ankommt. Der § 1 Abs. 4 des Unf.-Vers.-Ges., aus welchem beide Erfordernisse entnommen sind, findet auf Eisenbahnen seinem Wortlaute nach keine Anwendung. Dass die Gewerbsmässigkeit des Betriebs auch da, wo das Gesetz sie nicht ausdrücklich vorschreibt (wie letzteres z. B. bei den Schifffahrtsbetrieben § 1 Ziff. 3 des Ausdehnungsgesetzes der Fall ist), eine Voraussetzung der Versicherungspflichtigkeit wäre, ist eine unzutreffende Annahme, zu deren Rechtfertigung der Hinweis auf die Nichtversicherung des Betriebsunternehmers nichts beiträgt; vielmehr bildet die letztere, soweit nicht durch besondere statutenmässige Vorschriften Ausnahmen zugelassen sind, bei allen versicherungspflichtigen Betrieben die gesetzliche Regel.

Was sodann die Frage betrifft, ob auch Betriebe von dem vorliegenden verhältnissmässig geringen Umfange als versicherungspflichtige Eisenbahnbetriebe anzusehen sind, so muss auch in dieser Beziehung aus den oben dargelegten Gründen an die Rechtsprechung zum Haftpflichtgesetz angeknüpft werden. Danach müssen verlegbare schmalspurige Bahnen (vgl. Entsch. d. Reichsg. in Civils. Bd. I S. 247, Bd. II S. 38), Anschlussgleise an öffentliche Verkehrsbahnen (Bd. VII S. 40 a. a. O.) in der Regel auch dann für versicherungspflichtig erachtet werden, wenn sie ohne Lokomotiven nur mit thierischer Kraft betrieben werden, oder wenn bei geneigter Bahn ein Herabrollen der Wagen vermöge ihrer eigenen Schwere stattfindet. Dagegen wird es als Betrieb einer „Eisenbahn" im Sinne des Ausdehnungsgesetzes in der Regel nicht angesehen werden können, wenn auf einer horizontalen schmalspurigen Gleisanlage einzelne kleine Wagen ausschliesslich mittelst Menschenkraft langsam auf Schienen über kurze Entfernungen fortgeschoben werden (vgl. Entsch. a. a. O. Bd. XIV S. 27).

Im vorliegenden Falle findet jedoch ein Betrieb der zuletzt gedachten Art, wie aus der Eingangs gegebenen Beschreibung des Betriebes erhellt, nicht statt.

Gegen die hiernach begründete Versicherungspflicht des in Rede stehenden Betriebs kann endlich auch nicht geltend gemacht werden, dass die Eisenbahn nur zeitweise im Betriebe sei. Derartige Betriebsunterbrechungen, welche auch bei zahlreichen versicherungspflichtigen industriellen Betrieben vorkommen (z. B. bei Zuckerfabriken, Brennereien u. s. w.), haben auf die Versicherungspflicht an sich keinen Einfluss, kommen dagegen insofern zur Geltung, als während des Ruhens des Betriebes keine anrechnungsfähigen Löhne erwachsen. Infolge der Bestimmungen der §§ 71 und 10 Unf.-Vers.-Ges., wonach die anrechnungsfähigen Löhne und Gehälter in Verbindung mit den Gefahrenklassen, denen die Betriebe angehören, für die Umlagebeiträge bestimmend sind, wird auf diese Weise ein jeder Betrieb entsprechend seinem Umfange und seiner Gefährlichkeit zu den Lasten der Berufsgenossenschaft herangezogen." (Erk. des Reichs-Versicherungsamts vom 24. September 1886; Singer, Entsch. Bd. VII 251 ff.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Im Ostdeutsch-Ungar. Eisenbahn-Verbandtarife Theil II, Heft 1, vom 1. April 1887, ist auf Seite 150 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes No. 7 für Wolle aller Art und Wollabfälle in der Relation Ráhos transit-Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof) von 3,79 auf 4,79 Mark zu berichtigen.

Da der Druckfehler ein augenscheinlicher ist, tritt der berichtigte Frachtsatz am Tage der Kundmachung in Kraft.

Budapest, am 10. Juni 1887. (1340)
Die Direktion
der Königl. Ung. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Niederländisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 31. Juli 1887 treten die für den allgemeinen Güterverkehr zwischen den Stationen Ede, Gouda, Wageningen und Zevenaar der Niederländischen Rheinbahn einerseits und den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Königl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits bestehenden, aus dem Niederländisch-Bayerischen Verbande übernommenen Frachtsätze ausser Kraft.

Die für den Holzverkehr bestehenden Ausnahmefrachtsätze werden hiervon nicht berührt.

Dresden, am 15. Juni 1887. (1341)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

[illegible]ächsisch-Oesterreichischer Verbands-[illegible]ehr. Am 1. Juli d. J. treten Nachtrag II zu Heft 1 und Nachtrag I zu Heft 2 des obigen Verbandsgütertarifs Theil II in Kraft, welche neue und abgeänderte Frachtsätze für verschiedene Stationen enthalten. Insoweit in einzelnen Fällen Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst vom 1. August d. J. ab Geltung. Am 1. August d. J. treten ausserdem die Frachtsätze Pilsen (B. W. B.)-Lobstädt A.-T. 6 a und 6 b, sowie zwischen Reichenberg (S. St. E.) und Stationen der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn südlich von Michelob ausser Kraft, die direkte Expedition wird aber hierdurch nicht unterbrochen, weil für die Station Pilsen der Oesterr. Staatsbahn und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn direkte Tarife in den fraglichen Relationen bestehen. — Die Nachträge sind durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 11. Juni 1887. (1342)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Am 15. Juni cr. tritt zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag II in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, bei welchen derselbe auch zum Verkauf ausliegt.

Cüstrin II, den 13. Juni 1887. (1343)
Die Direktion der
Stargard-CüstrinerEisenbahngesellschaft.

Staatsbahn-Verkehr Altona und Hannover-Breslau. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab gelangen in den Staatsbahnverkehren Altona und Hannover-Breslau für Eisendraht und Drahtwaaren in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Oberschlesischen Hüttenstationen nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg zur überseeischen Ausfuhr versuchsweise Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen.

Breslau, den 10. Juni 1887. (1344)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Der im Anhang zum **Schlesisch-Polnischen Gütertarife** vom 1. Mai cr. auf Seite 5 ausgeworfene Schnittsatz für Kleinkohlen etc. nach Lodz mit 28,14 Kopeken pro 100 kg wird vom 1. August cr. ab aufgehoben und ist daselbst zu streichen.

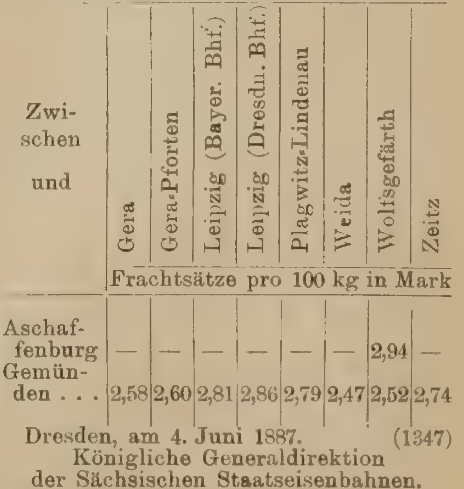
Von demselben Zeitpunkt ab wird dagegen der Schnittsatz für Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes nach Lodz von 31,98 auf 30,63 Kopeken pro 100 kg ermässigt.

Breslau, den 10. Juni 1887. (1345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Bezugnehmend auf unsere Publikation vom 18. v. Mts. machen wir bekannt, dass mit Wirkung vom 20. Juli l. J. ab auch die für Frankfurt a/M. Westbahnhof Main-Neckarbahn in den Tarifen mit Rheinland-Westfalen via Giessen bestehenden Frachtsätze vorerst nur für den Wagenladungsverkehr zur Aufhebung kommen.

Darmstadt, den 6. Juni 1887. (1346)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 10. und 27. Mai d. J., die Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Sendungen bestimmter Stückgüter im Verkehre mit den Bayerischen Stationen Aschaffenburg und Gemünden betr., wird veröffentlicht, dass für dergl. Sendungen noch folgende Frachtsätze gelten:



Zwischen und	Gera	Gera-Pforten	Leipzig (Bayer. Bhf.)	Leipzig (Dresdn. Bhf.)	Plagwitz-Lindenau	Weida	Wolfsgefärth	Zeitz
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark							
Aschaffenburg	—	—	—	—	—	—	2,94	—
Gemünden . . .	2,58	2,60	2,81	2,86	2,79	2,47	2,52	2,74

Dresden, am 4. Juni 1887. (1347)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Die in dem Tarifnachtrag IV für den Verkehr zwischen den Stationen Frickhofen und Friedrich-Wilhelmshütte einerseits und den Stationen Derschlag, Dieringhausen und Gummersbach andererseits enthaltenen Entfernungen sind berichtigt worden. Soweit die Berichtigungen Frachterhöhungen in sich schliessen, treten dieselben erst am 25. Juli d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 8. Juni 1887. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Preussisch - Russischer Verkehr. Die für den Verkehr von Station Petschanowka der Russischen Südwestbahnen nach den Stationen Königsberg, Pillau, Memel und Elbing gültigen direkten Frachtsätze finden auch Anwendung für den Verkehr von der Haltestelle Miropol der Südwestbahnen. (1349)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz von der Lahn, Dill und Sieg etc. nach dem Ruhrgebiet sowie von Ruhrkokes in umgekehrter Richtung. Die Geltungsdauer des vorbezeichneten, ursprünglich nur bis Ende 1887 genehmigten Ausnahmetarifs wird bis zum 31. Dezember 1888 mit der Einschränkung verlängert, dass unter Beobachtung der gesetzlichen Frist eine frühere Aufhebung desselben vorbehalten bleibt, sofern die Voraussetzungen seiner Einführung (Nothlage des Eisensteinbergbaues an der Lahn, Dill und Sieg) nicht mehr vorliegen sollten.

Ferner werden in diesen Tarif die Stationen Erbach i/Westerw., Hachenburg und Korb K. rrh. mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. für den Versand von Eisenerz aufgenommen, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Köln, den 9. Juni 1887. (1350)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc. - Bromberg etc. Mit dem 1. August d. J. treten die im Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrhein.) etc.-Bromberg etc. vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausser Kraft.

Köln, den 9. Juni 1887. (1351)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch - Schweizerische Eisenbahn-Verbände. Von Theil I der Tarife für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Deutschen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits ist die Abtheilung A, das Reglement enthaltend, in neuer Auflage ausgegeben worden. Diese Neuausgabe tritt am 1. Juli d. J. in Kraft; die ältere Ausgabe (vom 1. Juli 1884) verliert gleichzeitig ihre Gültigkeit.

Diese Neuausgabe enthält zahlreiche Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, welche den seit 1884 im inneren Deutschen und im inneren Schweizerischen Verkehre eingetretenen Reglementsänderungen entsprechen.

Karlsruhe, den 11. Juni 1887. (1352)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Leichen- etc. und Vieh-Verkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. Mai l. J. ist zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits, gültig ab 1. November 1886, der Nachtrag I erschienen.

München, den 10. Juni 1887. (1353)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr, Ausnahmetarif für Kohlen. Am 1. Juli l. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus Deutschland nach Italien via Peri und via Pontebba vom 1. Mai 1884 der III. Nachtrag in Kraft, welcher Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I und II enthält.

München, den 10. Juni 1887. (1354)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa im Jahre 1887. Nachtrag I zu den „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa während der Elbschifffahrtsperiode 1887“ ist mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. ab erschienen und, soweit der Vorrath reicht, durch unsere Wirthschaftshauptverwaltung unentgeltlich zu beziehen.

Dresden, am 10. Juni 1887. (1355)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 24. September 1886 zu gewährende Rückvergütung für Sendungen von Garnen, roher Nessel und Webwaaren von Hof nach Schlesien erfolgt vom 1. August d. J. ab unter der Bedingung, dass innerhalb Jahresfrist mindestens 1 Million Kilogramm dieser Artikel über die Sächsische Staatsbahn befördert werden und dies durch Originalfrachtbriefe nachgewiesen wird.

Dresden, am 9. Juni 1887. (1356)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. Juni d. J. gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

Nachtrag I zu Theil II des Gütertarifs
" II " Tarifheft No. 1
" I " " " 2
" I " " " 3
" II " " " 4

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der speziellen Tarifvorschriften, ferner neue Frachtsätze für die Stationen Cossen, Rochsburg und Wilischthal der Sächsischen Staatseisenbahn, Freiburg-Wiehre, Krozingen, Neustadt i. Schw., Roth-Malsch, Schlierbach und Titisee der Badischen Staatseisenbahn und Deutsch-Oth der Reichsbahnen, und Berichtigungen bestehender Frachtsätze, welche letztere, soweit es sich um Frachterhöhungen handelt, erst am 1. August d. J. in Kraft treten.

Exemplare der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 8. Juni 1887. (1357)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. Zum 15. d. Mts. wird der Artikel Schwefel in den im Nachtrag II zu unserem Lokal-Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarif 5, Abschnitt II b, mit dem Frachtsatze von 0,29 *M.* pro 100 kg aufgenommen.

Lübeck, den 12. Juni 1887. (1358)
Die Direktion der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahntarif Frankfurt a/M.-Hannover. Vom 1. Juli d. J. ab kommt Nachtrag XVIII zur Einführung. Derselbe enthält anderweite Tarifsätze für die Station Hoya der Hoya-Eystruper Bahn, und Bestimmung über die Eröffnung des neuen Bahnhofs der Preussischen Staatsbahnen in Frankfurt a/M.

Die betheiligten Expeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 7. Juni 1887. (1359)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 16. Juni 1887 treten die Nachträge XIV zum Gütertarifheft 1 und XIII zum Gütertarifheft 2 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Berichtigungen sowie Bestimmungen wegen Eröffnung des neuen Bahnhofes der Preussischen Staatsbahnen in Frankfurt a/M. für den Wagenladungsverkehr zum 1. Juli d. J. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 10. Juni 1887. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn. Die Eröffnung des Güter- und Viehverkehrs auf der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn findet am 13. d. Mts. statt.

Die mit diesem Tage in Kraft tretenden Lokal- und direkten Tarife liegen auf den Stationen zum Verkauf aus.

Berlin, den 10. Juni 1887. (1361)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
H. Bachstein.

Rheinisch - Westfälisch - Böhmischer Kokesverkehr. Am 1. Juli 1887 tritt unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Ausnahmetarifs vom 10. Dezember v. J. ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Kokes von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Wejhybka und Beraun (Königshof) in Böhmen in Kraft, durch welchen die seitherigen Sätze für Wejhybka eine Ermässigung von 2,00 *M.* pro 10 000 kg erfahren.

Der neue Tarif findet ebenso wie der alte nur unter besonderen Bedingungen und nur im Rückvergütungswege Anwendung, und ist das Nähere bei den in den Tarif aufgenommenen Stationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren, woselbst auch der Tarif unentgeltlich abgegeben wird.

Köln, den 18. Juni 1887. (1362)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Am 15. Juni cr. tritt zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, bei denen auch Verkaufsexemplare erhältlich sind.

Perleberg, 13. Juni 1887. (1363)
Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft,
zugleich
als geschäftsführende Verwaltung
Namens der Wittenberge - Perleberger
Eisenbahn.
Dr. Heinemann. Grasshoff.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 45 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 15. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Den Prager Transittarif betreffend. In Ergänzung des Punktes 4 der Tarifbestimmungen des Transittarifes vom 1. Oktober 1885 wird hiermit bestimmt, dass ausnahmsweise auch auf via Budweis bezw. Arlberg-Budweis im direkten „Böhm.-Tyroler" oder im direkten Verkehr mit der Vorarlberg-Bahn inkl. Lindau in Prag (Böhm. Westbahn) eingelangte, bezw. ab Prag (Böhm. Westbahn) via Budweis bezw. Budweis-Arlberg in den beiden genannten Güterverkehren abzufertigende Sendungen, im Falle deren Reexpedition nach bezw. deren Herkunft von Verbandstationen des Transittarifes der Transittarif von nun an Geltung hat.

Auch finden von jetzt ab ausnahmsweise die Frachtsätze des obbezeichneten Transittarifes für die Stationen Prag (Bubna) und Prag (Smichow) der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn auf Sendungen Anwendung, welche via Arlberg-Budweis im direkten Verkehr mit der Vorarlberg-Bahn, inkl. Lindau, in den genannten Prager Stationen eingelangt sind, um nach Stationen des Transittarifes reexpedirt zu werden, bezw. welche — in umgekehrter Richtung — von Stationen des Transittarifes in den genannten Prager Stationen behufs Weiterbeförderung via Budweis-Arlberg nach Stationen der Vorarlberg-Bahn einschliesslich Lindau ankommen.

Prag, 15. Juni 1887. (1364)

Die Betriebsdirektion der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Kolomeaer Lokalbahnen. Nachtrag I zu den Gebührentarifen der Kolomeaer Lokalbahnen. Mit 1. Juli 1887 gelangt Nachtrag I zu den Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf den Kolomeaer Lokalbahnen (gültig vom 1. Oktober, resp. 1. Dezember 1886) zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Namensänderung der Haltestelle Krynica debowa in „Debowa Krynica".
II. Tarifgebühren für die Personen-Haltestelle Wincentówka.
III. Spezialtarif No. 3 für mineralische Kohlen und Coaks, leere, gebrauchte Emballagen, Brennholz und Sägespäne.
V. Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare des Tarifnachtrages I können bei der Centralleitung der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft in Wien und der Betriebsdirektion in Lemberg, in den Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa und denen der Kolomeaer Lokalbahnen zum Preise von 10 kr. pro Stück bezogen werden.

Wien, am 31. Mai 1887. (1365)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft, als betriebsführende Verwaltung der Kolomeaer Lokalbahnen.

Petroleumverkehr aus Russland. Ausgabe eines Tarifes für Transporte in Cysternenwagen ab Soljanaja - Pristan nach Radziwilow trans. und Woloczysk trans.

Mit 19. Juni a./1. Juli n. Stils 1887 gelangt ein Spezialtarif für Kaukasisches Petroleum in Cysternenwagen von Soljanaja-Pristan, Station der Grjasi-Zarizyn Eisenbahn nach Radziwilow transit und Woloczysk transit via Orel-Kursk-Kiew zur Einführung.

Für die Ueberführung dieser Transporte von Radziwilow nach Brody und von Woloczysk nach Podwoloczyska wird ausser den in diesem Tarife angegebenen Frachtsätzen keine weitere Gebühr eingehoben.

Exemplare des Tarifes sind bei der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien zu haben.

Wien, den 8. Juni 1887. (1366)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. wird zu Heft II des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr im Staatsbahn-Verbande der Nachtrag VIII herausgegeben.

Das Nähere ist schon jetzt in unserm Verkehrsbüreau Sachsenhausen, Heddestrasse No. 59, zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 9. Juni 1887. (1367)

Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Personen- und Gepäcksverkehr von Brody und Podwoloczyska nach Bremen, Hamburg und Stettin. Einführung des Nachtrags I zum Tarife für den bezeichneten Verkehr.

Zu dem für den obigen Verkehr bestehenden Tarife vom 1. Juli 1886 wird der Nachtrag I herausgegeben, welcher die zur thunlichsten Verhütung einer Einschleppung von Seuchen, wie Cholera etc. durch die von Russland über Oesterreich-Ungarn nach den genannten Hafenstationen reisenden Auswanderer bahnseitig getroffenen, bei dem Auftreten einer Seuche etc. sofort in Kraft tretenden Bestimmungen enthält.

Wien, am 7. Juni 1887. (1368)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Vom 20. d. Mts. ab gelangen bei unserer Billetexpedition Berlin Saisonbillets mit 45 tägiger Gültigkeit und Gewährung von 25 kg Freigepäck nach Berka a. d. I. oder Blankenhain oder Tannroda zum Preise von 29,3 ℳ II. Klasse und 21,3 ℳ III. Klasse zur Ausgabe.

Erfurt, den 11. Juni 1887. (1369)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 30. Juni 1887 fällige Zinsenkoupon No. 14 unserer Prioritätsanleihe wird u. z.:

jener der Schuldverschreibungen lit. A à 1500 ℳ mit 30 ℳ D. R.-W. und
jener der Schuldverschreibungen lit. B à 300 ℳ mit 6 ℳ D. R.-W.

ab 30. Juni l. J. bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und
„ „ bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
„ „ „ „ Filiale der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Teplitz, am 10. Juni 1887. (1370)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

5. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Verding von Betriebsmitteln. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen nachstehende Betriebsmittel bezw. deren Zubehörtheile beschafft werden:

a) 1 Normal - Güterzuglokomotive mit Tender,
b) 5 Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen,
c) 8 Normal-Personenwagen II/III. Klasse, } für Hauptbahnen,
d) 9 desgleichen III. Klasse, } für Hauptbahnen,
e) 4 desgleichen IV. Klasse, } für Hauptbahnen,
f) 3 vereinigte Post- und Gepäckwagen für Nebenbahnen (diese ohne Postausstattungs-Gegenstände),
g) 48 Rädersätze mit Speichenrädern,
h) 96 Flussstahl-Tragfedern und 120 Flussstahl-Spiralfedern,
i) 96 vollständige Achsbuchsen.

Die Lokomotiven bilden ein Loos, die Wagen 3 Loose, Rädersätze, Federn und Achsbuchsen je ein Loos.

Lieferungsbedingungen mit Zeichnungen werden vom Kanzleivorsteher Peltz hierselbst gegen postfreie Einsendung von 4 ℳ für a und b, von 4 ℳ für c bis f, von je 2 ℳ für g, h und i unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven beziehungsweise Eisenbahnwagen bezw. Rädersätzen u. s. w." bis zum 25. Juni 1887 an das maschinentechnische Büreau hierselbst einzusenden, an welchem Tage Vormittags 11½ Uhr die Eröffnung derselben anberaumt worden ist. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 10. Juni 1887. (1371)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von präparirter Holzkohle. Die Lieferung von 370 000 kg präparirter Holzkohle zur Heizung der Personenwagen für die Heizperiode 1887/88 soll vergeben werden. Termin hierzu steht am 24. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, an. Angebote sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift „Angebot auf präp. Holzkohle" an dasselbe einzusenden. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 10. Juni 1887. (1372)
Materialienbüreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

Loos I: 9 Stück dreiachsiger Personenwagen I/II. Kl.,
Loos II: 10 Stück zweiachsiger Personenwagen III. Kl.,
Loos III: 5 Stück zweiachsiger Personenwagen IV. Kl.,
Loos IV: 5 Stück zweiachsiger vereinigter Post- und Gepäckwagen,
Loos V: 73 Stück Normalachsen mit Speichenrädern,

unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen „Bedindingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und mit der Aufschrift zu Loos I — IV:

„Angebot auf Lieferung von Wagen",

zu Loos V:

„Angebot auf Lieferung von Satzachsen"

versehen, postfrei bis zu dem auf den 27. Juni 1887 für Loos I—IV Mittags 12 Uhr, für Loos V Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzusenden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im genannten Büreau in den Geschäftsstunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von je 1 ℳ für Loos I—IV und von 2 ℳ für Loos V unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Altona, den 12. Juni 1887. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf eines schwimmenden Mastenhebekrahnes. Ein gut erhaltener, hier im Deichhafen liegender, schwimmender Mastenhebekrahn von 21 m Auslegerhöhe und 5 000 kg Tragkraft nebst allem Inventar soll verkauft werden. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf einen Mastenhebekrahn" sind bis zum 1. Juli d. J. Vorm. 11 Uhr versiegelt und postfrei an uns einzureichen. Auf briefliche oder mündliche Anfragen ertheilen wir nähere Auskunft.

Hamburg, den 10. Juni 1887. (1374)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen ordentlichen Genossenschaftsversammlung, welche am

Mittwoch, den 29. Juni d. J.
Mittags 12 Uhr
zu Berlin
im Empfangsgebäude des
Anhalter Bahnhofes

stattfinden wird, gemäss § 6 des Genossenschaftsstatuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Nachtragsbewilligung von Verwaltungskosten für 1885/86.
3. Prüfung und Abnahme der Rechnung für 1885/86. Bericht des Prüfungsausschusses.
4. Ausscheiden der verstaatlichten Eisenbahnen Berlin-Dresden, Nordhausen-Erfurt und Aachen-Jülich aus der Genossenschaft.
5. Festsetzung einer Pauschvergütung an diejenige Verwaltung, deren Mitglieder die Vorstandsgeschäfte leiten.
6. Bewilligung eines Pauschquantums für die Verwaltungskosten für 1888.
7. Festsetzung einer Regel für die nachträgliche Heranziehung von Lohnbeträgen, welche bei der Umlage der Vorjahre nicht zur Berücksichtigung gekommen sind.
8. Wahl für die im Jahre 1887 ausscheidenden Vorstandsmitglieder.
9. Wahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1887.
10. Wahl für die ausscheidenden Beisitzer der Schiedsgerichte und deren Stellvertreter.

Lübeck, den 10. Juni 1887. (1375)
Der Genossenschaftsvorstand.
Brecht,
Vorsitzender.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Bericht über die im Jahre 1886 vorgekommenen **Achsbrüche,**
sowie diejenigen **Achs-Anbrüche,** welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechselung der betreffenden Achse geführt haben. (Forts. aus No. 44.)

III. Resultate der Festigkeits- und Zähigkeits-Proben.

Zerreissversuche mit Stäben aus gebrochenen oder angebrochenen Achsen haben 18 Verwaltungen angestellt; von den versuchten 132 Achsen waren 95 aus Stahl und 37 aus Eisen.

Von diesen Achsen hat nur eine einzige Achse (aus Gussstahl) nach Massgabe der Salzburger Beschlüsse bedingungsgemässe Qualitätswerthe ergeben.

Die gefundenen Werthe, sowie die hierauf bezüglichen anderen Angaben erscheinen in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellt.

Eigenthums-Bahn	Name des Fabrikanten bez. des Werkes	Datum		Bezeichnung und Material der Achse	Beschaffenheit der Bruchfläche	Die Zerreissprobe ergab			Aussehen des geprüften Stabes		Bemerkung.
		der Indienststellung	des erfolgten Bruches			Bruchbelastung in kg pro qcm	Querschnittsverminderung in pCt. d. ursprüngl. Querschnittes	Bleibende Dehnung in pCt. der ursprüngl. Länge	der Bruchfläche	der Oberfläche	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Gr. Badische St.	Dietrich in Niederbronn	1866	12/8. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	Schenkelbruch	4220	52,2	20,5	gleichmässig stahlgrau und sammtartig	glatt	Mittelwerthe aus 2 Proben.
dto.	Krupp	1874	26/11. 1886	Tenderachse aus Tiegelgussstahl	dto.	4960	49,2	12,8	an den Kanten körnig mit deutlich markirten dunklerm Korn	glatt und etwas matt	dto.
K. E.-D. Berlin	Krupp	1868	7/3. 1886	Lokomotiv-Laufachse aus Flussstahl	vollständiger Querbruch	7200	43,25	7,43	auf einer Seite grobkörnig, auf der andern feinkörnig strahlig	glatt.	
dto.	Phönix	24/4. 1869	20/3. 1886	Wagenachse aus Feinkorneisen	Querbruch mit altem Anbruche	3650	52,39	21,12	gleichmässig sehnig	gleichmässig gewellt.	
dto.	Bochumer Verein	1880	2/5. 1886	Lokomotiv-Laufachse aus Flussstahl	bei der Revision mehrere Langrisse am Schenkel entdeckt, einer davon querbruchartig	5400	32,7	10	feinkörnig, an der Seite ein 45 mm langer Langriss	glatt.	
dto.	Borsig	1867	18/5. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Feinkorneisen	Anbruch unter der Excenterscheibe	3300	50,9	25,2	gleichmässig sehnig	gleichmässig gewellt.	
dto.	Krupp	1873	18/6. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Flussstahl	dto.	4800	50,1	17,6	feinkörnig mit zackigem Rande	gleichmässig glatt.	
dto.	Schmidt & Co. in Breslau	1863	21/6. 1886	Wagenachse aus Puddelstahl	feine Risse bis zu 2 mm Tiefe	5000	24,8	8,75	grobkörnig glänzend, ein Viertel der Bruchfläche amorph grünfarbig	dto.	
dto.	Krupp	1870	17/9. 1886	Lokomotiv-Laufachse aus Tiegelgussstahl	Anbruch	7655	14,3	9,75	grobkörnig und dicht, von weissgrauer Farbe	gut und dicht.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Berlin	Krupp	1874	9/9. 1886	Lokomotiv-Laufachse aus Tiegelgussstahl	Anbruch	6131	38,4	18,5	dicht und feinkörnig von hellgrauer Farbe	gut und dicht.	
K. E.-D. Breslau	dto.	1867	5/11. 1886	Wagenachse aus Gussstahl	Querbruch mit feinkörkörnigem Gefüge und altem Anbruche	4600	58,8	25,6	mattgrau mit ausgezahntem Rande	wenig rauh und fehlerfrei.	
dto.	Bochumer Verein	28/8. 1883	31/12. 1886	dto.	dto.	5680	42,1	20,0	hellglänzend mit mattgrauem Korn	dto.	
K. E.-D. Bromberg	Phönix in Eschweiler	31.3. 1858	16/11. 1886	Wagenachse aus Bündeleisen	zackiger Bruch, Achsschenkel abgewürgt	2780	30,7	22,5	sehr zackig, aschgrau	rauh, langrissig und löcherig.	
K. E.-D. Elberfeld	Bochumer Verein	21/11. 1885	20/2. 1886	Wagenachse aus Gussstahl	Bruch frisch und gesund mit altem Anbruche	4569	52,9	20	feinkörnig	mattgrau.	
dto.	Englerth & Cünzer	1862	4/3. 1886	Wagenachse aus Bündeleisen	verrostete Bruchfläche	3350	38,9	22,5	sehnig, mattgrau zackig	langrissig.	
dto.	Bochumer Verein	13/10. 1877	25/4. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	alter Anbruch	3217	46,5	22	zackig, sehnig, ungleichmässiges Material	kleine Quer- und Langrisse zusammengeschrumpft.	
dto.	Englerth & Cünzer	1862	12/7. 1886	Wagenachse aus Bündeleisen	abgewürgt	13360	37,6	23,5	mattgrau, sehnig, zackig	—	
dto.	dto.	1862	28/8. 1886	dto.	dto.	3183	39	24	schwarzgrau, sehnig ungerade	Langriss.	
dto.	Hösch & Söhne	1856	20/10. 1886	dto.	frischer Bruch	3374	36,8	23,5	schwarzgrau, schwammig, zackig	langrissig.	
dto.	Englerth & Cünzer	1861	12/10. 1886	dto.	dto.	3341	41,3	22	mattgrau, sehnig gerade	dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Elberfeld	Bochumer Verein	24/2. 1884	25/11. 1886	Tender-achse aus Flussstahl	theilweise feinkörniger und zackiger neuer Bruch, übrige Bruchfläche glatt gerieben	4999	47,1	24,5	mattgrau, sehnig gerade	glatt.	
dto.	Englerth & Cünzer	1862	21/12. 1886	Wagen-achse aus Bündel-eisen	abgewürgt	3406	14,4	14,5	hellgrau, mit mattgrauer Stelle, körnig	etwas lang- und querrissig.	
K. E.-D. Erfurt	Borsig	1868	20/12. 1886	Tender-achse aus Gussstahl	frischer Bruch von mittelkörniger Beschaffenheit, zwei alte Anbrüche	5304	54,6	11,5	gleichmässig grau von sehr feinkörnigem Gefüge	durchaus glatt.	
Reichs-E. Elsass-Lothringen	Bochumer Verein	10/12. 1874	10/7. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Flusseisen	zur Hälfte alter Anbruch, sonst blank gerieben	3920 3670	59,3 59,4	29 26	hellgrau, hochrandig in der Mitte, körniger Bruch am Rande, sehnig	wenig verändert.	
dto.	dto.	21/11. 1874	24/8. 1886	dto.	Anbruch	371	59,5	29,5	matt glänzender aufgezogener Rand mit dunklerem zerklüfteten Korn	an der Bruchfläche etwas rauh, sonst unverändert.	
dto.	dto.	25/12. 1874	3/9. 1886	dto.	dto.	371	59,5	29,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	6/2. 1875	16/8. 1886	dto.	dto.	371	59,5	29,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	30/12. 1874	13/8. 1886	dto.	dto.	371	59,5	29,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	23/1. 1875	3/8. 1886	dto.	dto.	371	59,3	29,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	4/1. 1875	3/8. 1886	dto.	dto.	371	59,3	29,5	dto.	an der Bruchfläche etwas rauh.	
dto.	dto.	8/12. 1874	4/9. 1886	dto.	dto.	371	59,3	29.5	dto.	dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Reichs-E. Elsass-Lothringen	Bochumer Verein	13/2. 1875	7/9. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Flusseisen	Anbruch	371	59,3	29,5	mattglänzender aufgezogener Rand mit dunklerem zerklüfteten Korn	an der Bruchfläche etwas rauh.	
dto.	dto.	30/1. 1875	22/9. 1886	dto.	dto.	371	59,3	29,5	dto.	dto.	
K. E.-D. Hannover	Krupp	Januar 1870	19/3. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Tiegelgussstahl	Querbruch mit zum Theile sehr geringer, frischer Bruchstelle	5227	12,7	14,0	grau ohne Glanz und mittelgrobkörnig	glatt und rein.	
dto.	Bochumer Verein	27/12. 1873	1/12. 1886	Tenderachse aus Tiegelgussstahl	frisch und gesund mit altem Anbruche	5200	47,3	20,4	feinkörnig	glatt.	
dto.	Borsig	2/4. 1869	4/8. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Tiegelgussstahl	frisch mit rings um die Achse laufendem alten Anbruche	5210	42	21	aussen mittelgrobes Korn, innen feiner	nicht ganz glatt.	
dto.	Hörder Bergwerks-Verein	4/5. 1860	3/11. 1886	Wagenachse aus Schmiedeeisen	anscheinend alter Anbruch	3800	21	16	grobkörniges Gefüge, ähnlich wie Gusseisen	Oberfläche auf der ganzen Länge unganz und rissig.	
K. E.-D. Magdeburg	dto.	September 1867	28/4. 1886	Wagenachse aus Feinkorneisen	verrieben	35,6	6,1	6,9	krystallinisch	auf einer Seite nach der ganzen Länge porös und querrissig.	
dto.	Falkenroth, Kooker & Co.	Juli 1872	20/8. 1886	Wagenachse aus Puddelstahl	alter Anbruch, von unganzem Material ausgehend	37,4	45,9	17,1	graues zackiges Gefüge, in der Mitte langrissig	in der Nähe des Bruches feinnarbig und ohne Fehler.	
Hessische Ludwigsbahn	Hösch & Söhne	10/11. 1865	16/5. 1886	Wagenachse aus Bündeleisen	ungefähr dreiviertel frisch	35,9	46,7	22,9	sehnig	—	
K. E.-D. Köln l.	Ruetz & C.	20/11. 1862	5/1. 1886	Wagenachse aus Eisen	verriebene Stelle, im Innern zackige Struktur und unganzes Material	3141 3479	4,7 13,1	8 22	grobkörnig, unganze Stellen dto.	Querrisse. rauh mit Querrissen.	
dto.	Annener Gussstahlwerk	23/3. 1886	7/10. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Tiegelgussstahl	zur Hälfte alter Anbruch mit einzelnen Querrissen	5710 5610	2,4 2,4	2,5 3	grobkörnig hell dto.	glatt. dto.	

(Fortsetzung folgt.)

№ 46. 1887.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16,

Organ des Vereins.
Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Juni 1887.

Dieser Nummer liegt die Fortsetzung von dem Bericht über die in 1886 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche bei.

Inhalt:

Schreibmaschinen.

Vielleicht auf allen Gebieten menschlicher Thätigkeit kann man bei sorgfältiger Beobachtung sowohl im einzelnen, wie im allgemeinen ähnliche Erscheinungen wahrnehmen, wie sie sich in dem unerschöpflichen Reiche der lebenden Natur, unabhängig von menschlicher Einwirkung, jedoch unter dem zweifellosen Einflusse möglichenfalls unerkannter, aber doch vorhandener Kräfte dem Auge des Forschers darbieten: jedes Ding hat nämlich seinen Anfang, entwickelt sich bis zu einem gewissen, seiner Beschaffenheit entsprechenden Höhepunkte und sinkt alsdann von demselben wieder herab, um neuen Schöpfungen Platz zu machen. Noch nicht allzufern im Vergleiche zu der Anzahl der Jahrhunderte, welche der geschichtlichen Entwickelung der Kulturvölker angehören, liegt beispielsweise der Gegenwart jene Zeit, in welcher die Kunst des Schreibens nur von wenigen, um dieser Kenntniss willen von der Menge angestaunten Eingeweihten gehandhabt wurde. Heutigen Tages ist diese Kunst ein Gemeingut.

Die fortschreitende Verbreitung des Schreibwesens und die von Jahr zu Jahr ersichtlich zunehmende Ausnutzung desselben im Interesse von Geschäften jeglicher Art, von schriftstellerischen Leistungen, von Studienzwecken u. s. w. lenkte die Aufmerksamkeit des unablässig auf Neuerungen und auf Verbesserung des Vorhandenen bedachten menschlichen Geistes mit einer gewissen Naturnothwendigkeit darauf, Mittel und Wege zu ersinnen, durch welche diesen wachsenden Anforderungen an die Schreibkunst in vollkommenerer Art als bisher entsprochen werden kann. Als eine ganz besondere Unzuträglichkeit des gewöhnlichen Schreibens hatte sich u. a. schon frühzeitig der Umstand ergeben, dass Schriftstücke, welche — wie es namentlich bei amtlichen und kaufmännischen Geschäftserledigungen häufig vorkommt — in mehrfachen Exemplaren gleichen Inhalts erforderlich waren, in zeitraubender Weise durch wiederholtes Abschreiben hergestellt werden mussten. Unserem Leserkreise ist zur Genüge bekannt, dass diesem Uebelstande durch eine reiche Fülle mehr oder minder empfehlenswerther Erfindungen, zum Theil mit vortrefflichem Erfolge, entgegen gearbeitet ist. Apparate der verschiedensten Art, welche die Vervielfältigung eines nur einmal mit besonderen Tinten oder Stiften geschriebenen Schriftstückes in zahlreichen Exemplaren gestatten, sind in einer erstaunlichen Menge verbreitet und tragen zu einem wesentlichen Theile dazu bei, die Schnelligkeit der Abwickelung geschäftlicher Angelegenheiten zu befördern.

Allein diese Errungenschaft genügte den fortdauernd sich steigernden Ansprüchen noch nicht. Die Frage des Vervielfältigungsverfahrens konnte allerdings im allgemeinen und abgesehen von den Verbesserungen im einzelnen, welche sich wohl bei jeder Erfindung nachträglich als nothwendig oder wünschenswerth herausstellen, als erledigt betrachtet werden; vielleicht aber noch wichtiger als dieser Punkt musste die Vereinfachung und Beschleunigung des Schreibgeschäftes selbst erscheinen, und die nachdrückliche, erfolgreiche Betreibung der in dieser Richtung sich bewegenden Bestrebungen darf als ein hervorragendes Verdienst der neueren Zeit bezeichnet werden.

Die zweifellose und den Verhältnissen entsprechend berechtigte Bedeutung, welche die Stenographie bei der Verfolgung dieser Bestrebungen gewonnen hat, ist allbekannt, und Viele möchten sich seinerzeit wohl dem Glauben hingegeben haben, dass mit dieser Kunst der Gipfel des auf diesem Gebiete

Erreichbaren gewonnen sei. Heute wissen wir aber bereits, dass ein solcher Glaube eine Täuschung gewesen ist. Schon der Umstand, dass die Stenographie sich besonders eigenartiger, nicht ohne Mühe zu erlernender Schriftzeichen bedient, deren flotte, sichere und dem Zwecke der Sache genügende Verwendung für den praktischen Gebrauch eine nicht gewöhnliche Gewandtheit des Schreibenden erfordert, beschränkt die Leistungsfähigkeit und die allgemeine Verwerthung dieser Kunst. Als ein weiterer und sehr gewichtiger Uebelstand macht sich hierbei die Nothwendigkeit geltend, dass stenographische Aufzeichnungen für die Nichteingeweihten zunächst in die übliche Schrift übertragen werden müssen. Auch dieser Nachtheil dürfte der Stenographie voraussichtlich und um so mehr dauernd anhaften, als bei der grösseren Anzahl der bestehenden stenographischen Systeme schwerlich die Hoffnung gehegt werden kann, dass eins derselben eine, der gewöhnlichen Schreibweise gewissermassen gleichberechtigt zur Seite stehende allgemeine Verbreitung finden dürfte. Nichtsdestoweniger wird auch für die Folgezeit diese, auf ihr naturgemässes Verwendungsgebiet eingeschränkte Kunst gewiss und mit Recht ihrem Werthe nach anerkannt und ausgenutzt werden. Für gewisse Verhältnisse grösseren Massstabes hat sie indessen bereits an Bedeutung verloren, und wo unter solchen Umständen trotzdem noch von der Stenographie Gebrauch gemacht wird, dürfte sie wohl nur als ein Lückenbüsser betrachtet werden, dessen Tage gezählt sind, um einer neueren, zweckmässigeren — hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Bedingungen vielleicht nicht mehr zu übertreffenden — Errungenschaft Platz zu machen.

Diese weitere Förderung des Schreibwesens finden wir in den „Schreibmaschinen“ verwirklicht. —

Noch vor einer kurzen Spanne Zeit würden die Meisten es als eine unbegründete Phantasterei bezeichnet haben, wenn man ihnen zugemuthet hätte, an den in allgemeinerem Umfange zu erwartenden Ersatz der Handschreiberei durch mechanische Einrichtungen zu glauben. Die Neuzeit, welche die wunderbarsten Triumphe der Ingenieurwissenschaften und Ingenieurleistungen staunend miterlebt hat, dürfte indessen vorsichtiger sein in der Entscheidung über etwaige Möglichkeiten oder Unmöglichkeiten auf diesem weitschichtigen Fachgebiete, dessen Stempel unserem Jahrhunderte mit ganz besonders wahrnehmbarem Nachdrucke aufgeprägt ist. Heutigen Tages dürfte man nicht so leicht einem zweifelnden Lächeln begegnen, wenn man von einer Zeit spricht, in welcher die Schreibmaschine in ähnlichem Umfange zur Ausstattung von Büreaus, Schreibstuben, vielleicht sogar zu dem nothwendigen Hausinventare des einzelnen gehören wird, wie bereits anderweitige maschinelle Einrichtungen für unsere gewohnten Lebensbedürfnisse, sowie für die Ausführung unserer Arbeiten geradezu unentbehrlich geworden sind; denn schon stehen wir mitten in der Bewegung, welche mit unwiderstehlicher Macht zu solchen Verhältnissen hindrängt, und zwar ist die von Jahr zu Jahr fortschreitende Erkenntniss des Werthes der Zeit eine der wesentlichsten Veranlassungen zur Erfindung und Vervollkommnung der Schreibmaschinen geworden, welche ihre Entstehung ausserdem allerdings auch insbesondere dem Streben nach deutlicher Schrift und nach Erleichterung des eigentlichen, oft ermüdenden Schreibgeschäftes verdanken.

Für die Meisten wird es überraschend sein, dass die erste bekannt gewordene Schreibmaschine bereits dem Anfange des vorigen Jahrhunderts angehört. Die bezüglichen Nachforschungen haben nämlich ergeben, dass dem Engländer Henry Mill schon im Jahre 1714 ein Patent auf eine solche Maschine ertheilt ist, über deren Verwerthung jedoch nichts Näheres verlautet. Die damalige Zeit war für die verständnissvolle Ausnutzung derartiger Erfindungen noch nicht hinlänglich vorbereitet. Auch eine von dem Französischen Physiker Foucault erfundene und auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1855 vorgeführte Maschine, sowie ein im Laufe der 60er Jahre von dem Prediger und Direktor des Königlichen Taubstummeninstituts zu Kopenhagen Dr. Malling Hansen vornehmlich im Interesse der Taubstummen hergestellter und „Schreibkugel“ benannter Apparat vermochten noch keine sonderliche Beachtung zu finden. Im Jahre 1867 trat eine Firma zu Milwaukee in dem Nordamerikanischen Staate Wisconsin mit einer Schreibmaschine — Type Writer — hervor, welche wirklich praktische Verwendung fand, aber bald darauf durch eine von dem Amerikaner Latham Sholes erfundene Maschine übertroffen wurde. Sholes übergab dieselbe der berühmten und grossartigen Amerikanischen Gewehrfabrik E. Remington and Sons, unter deren Namen der seither unablässig vervollkommnete Apparat als „Remington Schreibmaschine“ in Tausenden von Exemplaren, vornehmlich in Amerika und England, verbreitet worden ist und neuerdings auch in Deutschland Boden gewinnt. Als ein jüngerer und gefährlicher Mitbewerber steht der Remington Schreibmaschine der, ebenfalls in Amerika erfundene „Hammond Type Writer“ gegenüber, dessen Vorzüge von vielen Seiten in überschwänglicher Weise als geradezu unübertreffbar bezeichnet werden. In jedem Falle ist es bemerkenswerth, dass demselben die einzige goldene Medaille bei Gelegenheit der im Jahre 1885 in Neworleans veranstalteten Ausstellung zuerkannt worden ist. Unter anderen Schreibmaschinen sei noch der, im allgemeinen nach dem Prinzip des Remington Type Writer gebaute „Caligraph“ und die von E. W. Brackelsberg in Hagen i/W. erfundene „Westfalia“ erwähnt, welche jedoch beide den vorher genannten zwei Amerikanischen Systemen nicht völlig ebenbürtig zu sein scheinen.

Mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung, welche die Schreibmaschinen für die nach Lage der Verhältnisse mit einem unabweisbaren, enormen Schreibwesen belasteten Eisenbahnverwaltungen unseres Erachtens gewinnen können, dürfte es unserem Leserkreise nicht unerwünscht sein, über die wesentlichen Einzelheiten dieser Apparate Näheres zu erfahren. Wir behalten uns daher weitere besondere Erörterungen über dieselben vor und beschränken uns hier zunächst lediglich darauf, auch an dieser Stelle die Aufmerksamkeit auf diese wichtige Erfindung gelenkt zu haben, deren, zum mindesten versuchsweise, Anwendung nicht dringend genug zu empfehlen ist. Die Leistungsfähigkeit der Maschinen, deren Benutzung in verhältnissmässig kurzer Zeit von jedermann ohne Schwierigkeit zu erlernen ist, soll bei hinlänglicher Gewandtheit dem Vernehmen nach bis zu einem solchen Grade gesteigert werden können, dass sogar mässig schnell gesprochene Reden wörtlich mitgeschrieben werden können. Durch die Schreibmaschine würde in solchem Falle die Stenographie überhaupt entbehrlich werden. Der hauptsächliche Vorzug besteht hierbei aber darin, dass bei Benutzung der ersteren eine Uebertragung des Geschriebenen in die gewöhnliche Schriftweise nicht erforderlich ist, sondern sofort ein Typendruck geliefert wird, welcher hinsichtlich seiner Klarheit und Sauberkeit neuerdings nur noch wenig zu wünschen übrig lassen dürfte.

Es ist ohne weiteres ersichtlich, dass durch eine ausgiebige Verwendung von Schreibmaschinen bei dem gewaltigen Schreibwesen der Eisenbahnen eine sehr beträchtliche Zeit zu ersparen ist, welche für die raschere Erledigung anderer Geschäfte verwerthet werden kann. Diese Thatsache verdient eine um so grössere Beachtung, als der Umfang dieses Schreibwesens, insoweit es sich um den lediglich sachlichen Gehalt desselben handelt, in der Folgezeit schwerlich eingeschränkt, sondern vielmehr stetig erweitert werden möchte. Es ist das eine ganz natürliche Folge der sich unablässig vielseitiger und verwickelter ausgestaltenden Verkehrsverhältnisse und Verwaltungsgeschäfte, und die oft gehörten Klagelieder über das angebliche Zuviel des amtlichen Schreibwesens dürften sinngemäss im allgemeinen nur dann eine Berechtigung haben, wenn von etwaigen Formalien ein entbehrlicher Gebrauch gemacht wird. Dass in letzterer Beziehung von vielen Seiten der amtliche Einfluss fortgesetzt und nachdrücklich geltend gemacht wird, um etwaigen Missbräuchen entgegen zu treten, wird unseren Leserkreisen im übrigen nicht unbekannt sein. K—e.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1885.

(Fortsetzung aus No. 45.)

Ueber den Personenverkehr auf den Vereinsbahnen innerhalb des Berichtsjahres geben die nachstehenden Tabellen eine allgemeine Auskunft:

I. Personenkilometer.

Laufende No.	Bahngruppe	Es sind zurückgelegt worden von den Reisenden					
		I.	II.	III.	IV.	Militärs	zusammen
		Wagenklasse					
		Personenkilometer					
1	Deutsche Bahnen	164 527 670	1 392 196 334	4 100 632 230	1 836 017 370	422 116 524	7 915 490 128
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	81 812 000	516 563 387	1 787 704 451	145 675 638	198 420 913	2 730 176 389
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	76 092 989	219 016 565	572 359 395	3 593 834	36 910 563	907 973 346
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	322 432 659	2 127 776 286	6 460 696 076	1 985 286 842	657 448 000	11 553 639 863

II. Kilometrischer Personenverkehr.

Laufende No.	Bahngruppe	Der kilometrische Personenverkehr hat betragen						Von dem kilometrischen Personenverkehre kommen				
		in der I.	II.	III.	IV.	bei Militärs	zusammen	auf die I.	II.	III.	IV.	auf Militärs
		Wagenklasse						Wagenklasse				
		Personen						Prozent				
1	Deutsche Bahnen	4 543	38 442	113 230	50 698	11 656	218 569	2,1	17,6	51,8	23,2	5,3
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	3 793	23 953	82 894	6 755	9 201	126 596	3,0	18,9	65,5	5,3	7,3
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	14 842	42 718	111 636	701	7 199	177 096	8,4	24,1	63,0	0,4	4,1
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	5 125	33 824	102 701	31 559	10 451	183 660	2,8	18,4	55,9	17,2	5,7

Den grössten kilometrischen Personenverkehr hatte die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit der gewaltigen Zahl von 1 367 005 Personen aufzuweisen; mit beträchtlichen Verringerungen folgen sodann die Main-Neckarbahn mit 705 897 und die Niederländische Rheinbahn mit 439 709 Personen. Unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 268 520 Personen die grösste Leistung. Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen bezifferte sich auf 243 968 Personen, übertraf also den Gesammtdurchschnitt aller Vereinsbahnen um 60 308 Personen oder rund 33 pCt. Der kleinste kilometrische Personenverkehr ergab sich bei der Gölnitzthalbahn mit 7 261 Personen; weiterhin schlossen sich die Deutsche Militärbahn — deren eigenartige Verhältnisse jedoch einen zutreffenden Vergleich mit den übrigen Bahnen nicht gestatten — mit 11 085 und die Böhmischen Kommerzialbahnen mit 15 663 Personen an. Nach Massgabe des auf die einzelnen Wagenklassen vertheilten Prozentsatzes des kilometrischen Personenverkehrs entfiel:

1. die grösste Besetzung:

a) in der I. Klasse auf die — IV. Klasse nicht besitzende — Niederländische Rheinbahn . . . . mit 13,6 pCt.
b) „ „ II. Klasse auf die Nordbrabant-Deutsche Bahn . . . . „ 33,1 „
c) „ „ III. Klasse auf die — I. und IV. Klasse nicht besitzende — K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt . . . . . . „ 92,2 „
d) „ „ IV. Klasse auf die — I. Klasse nicht besitzende — Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken . . . . „ 64,5 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche alle vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Klasse auf die Nordbrabant-Deutsche Bahn . . . . mit 12,1 pCt.
f) „ „ II. Klasse auf die Nordbrabant-Deutsche Bahn . . . . „ 33,1 „
g) „ „ III. Klasse auf die Czernowitz-Nowosielitza Bahn . . . . „ 84,4 „
h) „ „ IV. Klasse auf die Marienburg-Mlawkaer Bahn . . . . „ 61,8 „

2. die geringste Besetzung:

a) in der I. Klasse auf die Holsteinische Marschbahn, Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) [ohne IV. Klasse], Glasow-Berlinchener Bahn, K. K. Staatsbahn Mürzzuschlag - Neuberg, Lokalbahn Spielfeld - Radkersburg und Güns-Steinamanger Bahn je . . . . . . mit 0,1 pCt.
b) „ „ II. Klasse auf die — I. Klasse nicht besitzende — Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken (unter Nichtberücksichtigung der Deutschen Militärbahn mit 1,5 pCt.) . . . . „ 3,8 „
c) „ „ III. Klasse auf die Marienburg-Mlawkaer Bahn . . . . „ 23,2 „
d) „ „ IV. Klasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,2 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche alle vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Klasse auf die Holsteinische Marschbahn . . . . mit 0,1 pCt.
f) „ „ II. Klasse auf die Graz-Köflacher Bahn „ 6,3 „
g) „ „ III. Klasse auf die Marienburg-Mlawkaer Bahn . . . . „ 23,2 „
h) „ „ IV. Klasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,2 „

Auf sämmtlichen Vereinsbahnen wurden an Gepäck (einschl. des ohne Lösung von Fahrbillets aufgegebenen) sowie an Traglasten 57 072 781 tkm befördert.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Express-, Stück-, Wagenladungsgut, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut, und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

		Millionen tkm
1. bei den Deutschen Bahnen	rund	15 963
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	„	7 060
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	„	1 528
im ganzen	rund	24 551

Millionen Tonnenkilometer geleistet. Die Vertheilung des kilometrischen Güterverkehrs auf die einzelnen Bahngruppen ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Laufende No.	Bahngruppe	Eilgüter	Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Stückgüter u. s. w.	Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Wagenladungsgüter	Frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter	Lebende Thiere	Ueberhaupt	Von dem kilometrischen Güterverkehre kommen nach den Güterarten: auf die Eilgüter	auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Stückgüter u. s. w.	auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Wagenladungsgüter	auf die frachtpflichtigen Dienst- und Baugüter	auf die lebenden Thiere
		Tonnen						Prozent				
1	Deutsche Bahnen . . .	2 525	23 549	390 116	12 080	6 405	434 675	0,6	5,4	89,7	2,8	1,5
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	1 972	30 752	274 123	8 725	8 801	324 373	0,6	9,5	84,5	2,6	2,7
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen . . .	2 529	14 990	268 435	2 924	5 299	294 177	0,9	5,1	91,2	1,0	1,8
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen .	2 337	25 313	340 549	10 186	7 133	385 518	0,6	6,6	88,3	2,6	1,9

Nach Massgabe des kilometrischen Verkehrs entfielen

1. die grössten Leistungen:

a) für Eilgut auf die Niederländische Rheinbahn mit 7 064 t,
b) „ Stückgut u. s. w. auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn - Gesellschaft (Oesterreichische Linien) . . . . „ 128 364 „
c) „ Wagenladungsgut auf die Warschau-Wiener Bahn . . . . „ 1 356 709 „
d) „ frachtpflichtiges Dienst- u. s. w. Gut auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) . . . . „ 69 976 „
e) „ lebende Thiere auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . „ 31 014 „
f) überhaupt auf die Warschau-Wiener Bahn . „ 1 406 667 „

2. die geringsten Leistungen:

a) für Eilgut auf die Gölnitzthalbahn . . . . mit 16 t,
b) „ Stückgut u. s. w. auf die Liesing-Kaltenleutgebener Bahn . . . . „ 216 „
c) „ Wagenladungsgut auf die Mecklenburgische Südbahn . . . . „ 7 738 „
d) „ frachtpflichtiges Dienst- u. s. w. Gut auf die Graz-Köflacher Bahn . . . . „ 1 „
e) „ lebende Thiere auf die Gölnitzthalbahn . „ 7 „
f) überhaupt auf die Mecklenburgische Südbahn „ 9 624 „

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Die geschäftsführende Direktion hat dieses Verzeichniss — unter Aufhebung des im Februar 1885 erschienenen Verzeichnisses nebst Nachträgen — neu herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Die ungültig gewordenen Exemplare sind nunmehr aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Vereins-Wagenregulativ. Der Entwurf des zum Zwecke der Einbeziehung der bindend gewordenen Deklarationsbeschlüsse in den Text des Regulativs, sowie zu dem ferneren Zwecke der bei näherer Prüfung sich als Bedürfniss erweisenden Verbesserung der Fassung einzelner Bestimmungen des letzteren von der Wagenregulativ-Kommission ausgearbeiteten „Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", ist von der geschäftsführenden Direktion zur Abstimmung gestellt worden. Dieses Uebereinkommen wird bindend, wenn ihm nicht bis zum 19. August d. J. von mehr als einem Zehntel der den Vereins-Mitgliedern zustehenden Stimmen widersprochen wird.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2670 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe des neuen Adressen-Verzeichnisses der Wagen-Verwaltungen (abgesandt vom 10.—14. d. Mts.).

No. 2711 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagen-Regulativ (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 2723 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 2743 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Trennung des Güter-Expedits bei dem K. K. Bahn-Betriebsamte in Bregenz (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Versicherung der Güter gegen Feuersgefahr.

Im Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathe wurde der Antrag gestellt, „seitens des K. K. Handelsministeriums dahin zu wirken, dass die Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen alle Waaren, welche auf ihren Lagerplätzen oder in ihren Magazinen sich befinden, vom Zeitpunkte der Einlagerung zum Transporte bis zu deren wirklichen Bezuge oder deren Ablieferung an die im § 64 Abs. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements bezeichneten Stellen gegen Feuersgefahr versichern, und zwar in der Höhe, als dieselben bei der Aufgabe versichert erscheinen, insofern die Parteien nicht ausdrücklich die Nichtversicherung verlangen. Die Gebühr für diese Versicherung ist in Form eines entsprechenden Zuschlages zur Fracht, bezw. zum Lagerzinse von den Parteien einzuheben." Begründet wurde dieser Antrag damit, dass die angeblich nicht klaren Bestimmungen des Betriebsreglements zu langwierigen Prozessen Anlass geben könnten, daher dieselben in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise zu regeln wären. Infolge dessen hat das genannte K. K. Ministerium die Oesterreichische Direktorenkonferenz aufgefordert, wo möglich schon in der nächsten Sitzung diese Frage zu berathen und demselben den gefassten Beschluss unverzüglich bekannt zu geben. — Mit Rücksicht hierauf hat die Budapester Handels- und Gewerbekammer den Beschluss gefasst, noch vor Abhaltung der betreffenden Konferenz an die Direktionen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und der Königlich Ungarischen Staatsbahnen Zuschriften zu richten, in welchen betont ist, dass den kaufmännischen Interessen nur eine solche Lösung entsprechen würde, welcher zufolge die Verkehrsanstalten zur Versicherung der Waaren nicht nur während des Transportes, sondern auch für jene Zeit, in welcher die Güter in den Magazinen der Verkehrsanstalten lagern, verpflichtet sein würden.

(Der Wortlaut der erwähnten Vorschrift scheint diesen Zweifel nicht zu rechtfertigen, da doch den Bahnverwaltungen unmöglich zuzumuthen ist, dass sie auch die Haftung für die in die Zoll- und Revisionsschuppen, oder an Lagerhäuser und Spediteure abgelieferten Güter übernehmen.)

Ausfuhr-Adressenbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie.

Die Bearbeitung eines solchen Buches wurde auf Anregung des K. K. Oesterreichischen und des K. Ungarischen Handelsministeriums, unter Mitwirkung geeigneter Fachmänner von Richard Jacob unternommen. Dieses Buch bezweckt, die Kenntnisse der Erzeugnisse und Leistungen des einheimischen Gewerbefleisses allgemein zugänglich zu machen. Das Oesterreichische Handelsministerium hat das Buch im Hinblick auf die Nützlichkeit dieses Unternehmens, welches sich als ein wirksames Förderungsmittel für die Interessen des Handels und der Industrie empfiehlt, den Bahnverwaltungen mit dem Beifügen zur Anschaffung empfohlen, dass sich dieses auf den halben Preis von 20 fl. ermässigte Werk vermöge seiner geschmackvollen Ausstattung dazu eignet, zur Einsicht für das reisende Publikum aufgelegt zu werden.

Veröffentlichung genehmigter Eisenbahngesetze.

Die in der abgelaufenen Sitzung der gesetzgebenden Körperschaften beider Reichshälften und von der Krone genehmigten Eisenbahngesetze werden nun nacheinander veröffentlicht. Das R.-G.-Bl. vom 11. d. Mts. enthält das Gesetz über die Ausgleichung des im Etat des Staatseisenbahn-Betriebes aus der Gebahrung der Jahre 1881 bis 1885 erwachsenen Mehrerfordernisses; an demselben Tage bringt das Ungarische Amtsblatt das Gesetz über die Staatsgarantie für die Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: unter dem 19. Mai d. J. dem Ingenieur Wenzel Daniel in Pilsen für eine, erforderlichenfalls als Lokalbahn auszuführende Eisenbahn entweder von Neudeck über Platten oder von Karlsbad (Dallwitz) über Lichtenstadt und Platten bis zur Reichsgrenze nächst Johann-Georgenstadt auf die Dauer eines Jahres; dem Gasthof- und Oekonomiebesitzer Joseph Cathrein in Salzburg unter dem 24. Mai d. J. für eine Drahtseilbahn in Salzburg vom Fusse des Mönchsberges zur Festung Hohensalzburg auf die Dauer von sechs Monaten; unter dem 20. Mai d. J. dem Ingenieur A. Ruge in Stadelhofen-Zürich und zwar: 1. für eine mit Wasserkraft und mit einer Zahnstange für die Bremse zu betreibende Bergbahn von der Stadt Graz auf den Schlossberg daselbst und 2. für eine elektrische Trambahn von einem geeigneten Punkte im Innern der Stadt Innsbruck durch die Maria-Theresienstrasse über Wilten nach Amras und für eine Seilbahn von Wilten-Innsbruck auf die Höhe der Lanserköpfe auf die Dauer von sechs Monaten; endlich wurde unter dem 23. Mai d. J. die dem Bürgermeister Anton Lux in Mährisch-Ostrau im Vereine mit dem Advokaten Dr. Moritz Hilf in Mährisch-Ostrau auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Dampftrambahn auszuführende Lokalbahn von der Stadt Mährisch-Ostrau nach Priwoz, Witkowitz und Polnisch-Ostrau auf weitere drei Monate verlängert.

Besteuerung der Vorarbeiter einer Eisenbahnwerkstätte.

Nach dem Oesterreichischen Gesetze über die Einkommensteuer sind von derselben diejenigen Personen befreit, welche nicht der Erwerbssteuer unterliegen. Dies ist u. a. der Fall bezüglich der Hilfsarbeiter, welche beispielsweise unter den Namen Knechte, Gesellen, Diener u. s. w. gegen einen bestimmten Lohn auf Zeit oder für geleistete Arbeit im Interesse von Unternehmern, Gewerbsleuten u. s. w. thätig sind, ferner alle Taglöhner und Arbeiter, welche die gewöhnlichsten Arbeiten gegen Taglohn verrichten. Bei der Beurtheilung der Frage, ob die Vorarbeiter von Eisenbahnwerkstätten zu dieser Klasse von Bediensteten gehören, ist nun gemäss der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes von 1886 die Feststellung der Art ihrer Beschäftigung erforderlich. Es würde nämlich in den Gründen zu dieser Entscheidung ausgeführt, dass zwar zwischen den die „gemeinsten Arbeiten" verrichtenden Taglöhnern und den „Hilfsarbeitern" ein Unterschied gemacht werden muss; wenn es aber auch feststehe, dass die erwähnten Vorarbeiter nicht die „gemeinsten Arbeiten" verrichten, so sei es doch immer noch nicht ausgeschlossen, dass sie „Hilfsarbeiter" sein können, sobald sie nur untergeordnete gewöhnliche, mechanische, physische Arbeiten oder Dienste nach der Art der „Knechte, Gesellen, Diener u. s. w." verrichten. Hierüber sei nun die Eisenbahnverwaltung, in deren Dienste diese Vorarbeiter stehen, in erster Reihe zu vernehmen.

Viehbeförderungen zwischen Ungarn und Italien.

Der Ungarische Handelsminister hat an die betreffenden Verwaltungsbehörden und Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet: „Im Sinne des mit der Italienischen Regierung hinsichtlich der Art und Weise der Ausfertigung der Pässe für die in den Verkehr gelangenden nützlichen Hausthiere getroffenen Uebereinkommens verordne ich hiermit, dass die Vieh- (Pferde-) Pässe für nach Italien bestimmte nützliche Hausthiere nebst der pünktlichen Ausfüllung der auch für den Verkehr im Inlande erforderlichen Daten von nun an auch mit folgender Klausel versehen sein müssen: ‚Ich bestätige, dass die oben beschriebenen Thiere seit vierzehn Tagen auf dem Gebiete der Gemeinde sich aufgehalten haben und dass in dieser Gemeinde seit vierzig Tagen bei dieser Thiergattung keine gefährliche ansteckende Krankheit herrschte.' Ich fordere demnach die zuständigen Behörden auf, dass die zur Ausfertigung der Vieh- (Pferde-) Pässe berufenen Organe zur Danachachtung und die Bahnbeschaukommissionen zur Kontrole entsprechend angewiesen werden und diese Verfügung in den weitesten Kreisen publiziren. Unter einem bemerke ich, dass betreffs jenes nach Italien zu transportirenden Viehes, welches keinerlei Behandlung seitens der Eisenbahnbeschaukommission unterzogen wurde, es Pflicht des Beamten der Eisenbahn- und Schiffaufgabestation sein wird, zu kontroliren, dass die Vieh- (Pferde-) Pässe die erwähnte Klausel enthalten. Nachdem endlich die Pässe der aus Italien hierher transportirten Thiere eine gleiche Klausel enthalten müssen, werden die Eisenbahnbeschaukommissionen, beziehungsweise die Verkehrsbeamten verpflichtet, diesbezüglich die Kontrole zu üben.

Bahneinnahmen im April d. J., Vergleich mit dem entsprechenden Zeitabschnitte des Vorjahres.

Im genannten Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 434 926 Personen und 5 142 840 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 645 746 fl. erzielt, das ist für das Kilometer 809 fl. Im gleichen Monat 1886 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 4 635 787 Personen und 4 853 570 t Güter 17 837 943 fl. oder für das Kilometer 800 fl.; daher ergibt sich für den Monat April 1887 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 1,1 pCt. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in der Betriebszeit Januar-April 1887 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 72 451 075 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 69 492 685 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die eben genannte Zeit des laufenden Jahres 23 023 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 22 282 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die ersten vier Monate 1887 auf 3 158 fl. gegen 3 119 fl. im Vorjahre, das ist um 39 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1887 auf 9 474 fl. gegen 9 357 fl. für 1886, das ist um 117 fl., mithin um 1,2 pCt. günstiger.

Die Parlamentswahlen und die Eisenbahnen in Ungarn.

Die Wahlen für das Abgeordnetenhaus in Ungarn (zum erstenmal mit fünfjähriger Mandatsdauer) veranlassen viele Kandidaten in ihren Wahlreden auch das Eisenbahnwesen zu erwähnen. Eine der bisher in dieser Beziehung beachtenswürdigsten Kundgebungen ist die des gewesenen Unterstaatssekretärs im Verkehrsministerium und gegenwärtigen Direktors der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen Karl Hieronymi. Besonders interessant waren seine historischen Darlegungen über die Verstaatlichung der Eisenbahnen, deren politische und wirthschaftliche Gründe er zugleich auseinandersetzte. Nach seiner Ansicht sind die politischen Momente vollkommen erreicht. Alle in Ungarn bestehenden Verkehrsunternehmungen haben eine Ungarische Verwaltung, sind der Oberaufsicht des Ungarischen Staates unterworfen und befinden sich weder mittelbar noch unmittelbar unter fremden Einflüssen. Heute sei also bei der Verwaltung der Staatsbahnen nur noch das wirthschaftliche Moment massgebend und dieses könne kein anderes sein, als den Transport möglichst zu verwohlfeilen und dadurch alle jene Hindernisse zu beseitigen, die sich aus der Entfernung ergeben. Aber auch nach dieser Richtung dürfe man in keinen Irrthum verfallen. Jene Verwaltung sei die vortheilhafteste und billigste, die im Stande sei, die gesammten Kosten, die Kapitalszinsen inbegriffen, bei den niedrigsten Tarifen zu decken. Der Redner geht im einzelnen auf dieses schwierige Kapitel ein und gelangt zum Schlusse, es müsse in der Verwaltung der Staatsbahnen das Hauptbestreben darauf gerichtet werden, dass dieselben die Zinsen des angelegten Kapitals aus ihren eigenen Einnahmen aufbringen.

Stand der Eisenbahnbauten.

Dem offiziellen Berichte über den Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich ist folgendes zu entnehmen: Ende April waren 692,4 km im Baue. Am Schlusse des Monats März waren 306,9 km Staatsbahnen und 431,6 km Privatbahnen, demnach zusammen 738,5 km in Ausführung verblieben. Durch Eröffnung der Linie Stry-Beskid (79,5 km) für den Verkehr sank die Ziffer der Baukilometer der Staatsbahnen auf 227,4 km; neue Baulinien des Staats kamen nicht hinzu. Bei den Privatbahnen wurden keine Linien dem Betriebe übergeben, dagegen wurden in Bau genommen die Strecken Blazowitz-Holubitz (2,4 km) und Wessely-Strassnitz-Ungarische Grenze (14,4 km) der von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auszuführenden Linien der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn und die Theilstrecke Kojetein-Hullein (16,6 km) der Linie Kojetein-Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; es stieg somit die Zahl der Baukilometer von Privatbahnen um 33,4 km, demnach von 431,6 km auf 465 km. In der Gesammtziffer der in Bauausführung stehenden Eisenbahnen trat eine Verringerung um 46,1 km ein, und stellt sich dieselbe mit 692,4 km fest. Der Vollendung reiften im April die Lokalbahnlinie Perchtoldsdorf-Mödling und Rohr-Bad Hall entgegen; einen sehr bedeutenden Fortschritt hatte die Strecke Deutsch-Altenburg-Hainburg der Lokalbahn Bruck a. d. L.-Hainburg zu verzeichnen.

Arlbergbahn und Bodensee-Schifffahrt.

Die Errichtung einer selbständigen Schifffahrt auf dem Bodensee wurde, dem „P. L." zufolge, seitens der Oesterreichischen Regierung zu dem Behufe vorgenommen, um von Bregenz ab eine unmittelbare Verbindung der Arlbergbahn mit den für den Absatz Oesterreichisch-Ungarischer Erzeugnisse wichtigen Plätzen bezw. Gebieten des Bodensees herzustellen und dadurch die verkehrspolitische Bedeutung der grossen internationalen Transportlinie zu steigern. Der angestrebte Zweck wurde auch erreicht, obschon der im Betriebe der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen befindliche Schiffspark auf dem Bodensee nicht gross ist. (Derselbe besteht zur Zeit — unter Einbeziehung des am 4. l. Mts. in Kurs gesetzten grossen Salondampfers — aus zwei Salonschiffen für die Personenbeförderung, zwei Räderdampfbooten zum Schleppdienste und vier Trajektkähnen für je acht beladene Wagen.) Die Beförderungsmenge namentlich an Ausfuhrgütern aus Oesterreich-Ungarn war trotzdem im verflossenen Jahre eine sehr bedeutende, da hinsichtlich der Besorgung der Güterbeförderung (wie auch des Personenverkehrs) zwischen den verschiedenen Schiffsunternehmungen auf dem Bodensee (Bayern, Württemberg, die Schweiz u. s. w.) eine Vereinigung besteht, wonach die Bedienung des Bodenseeverkehrs zwischen den Uferplätzen gemeinschaftlich geschieht. Letzteres kann mit den vorhandenen reichlichen Fahrbetriebsmitteln auch zu Zeiten des stärksten Güterandranges bewirkt werden.

Der Oesterreichische Staats-Eisenbahnrath.

Aus der letzten Sitzung desselben werden nachträglich noch folgende Anträge und Verfügungen bekannt, welche von den Beauftragten der Olmützer bezw. Lemberger Handelskammer veranlasst wurden: a) Die Wiedereinführung mindestens eines gemischten Zuges auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Interesse des ärmeren Publikums, welches oft die Fahrt nur einmal macht und daher keine Tour- und Retourkarten benutzen kann. b) Da die Zuckerfabriken des Olmützer Handelskammerbezirkes beim Raffinadezucker mit den Böhmischen Zuckerfabriken wegen ungleicher Tarifirung auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht konkurriren können, sind ersteren infolge dessen gewisse Absatzgebiete, wie zum Beispiel Wien und Galizien, fast gänzlich verschlossen. Es wird daher der Antrag gestellt, der Staats-Eisenbahnrath möge dahin wirken, damit dieser ungerechten Behandlung ein rasches Ende gemacht werde. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, dass die Zuckerindustrie Mährens und Schlesiens ohnehin daniederliegt; es wurde daher für dieselbe der gleiche Schutz wie für die Mühlenindustrie verlangt. Der Staats-Eisenbahnrath beschloss, beide Anträge der Regierung mit der Aufforderung und Bitte abzutreten, ihren vollen Einfluss und ihr Tarifhoheitsrecht bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltend zu machen, damit dieselbe der berechtigten Forderung nachkomme bezw. der ungleichen Tarifirung ein Ende mache. Der zweite Antrag wurde überdies dem Tarifkomitee des Staats-Eisenbahnrathes zugewiesen, damit dasselbe in der nächsten Sitzung zur Abhilfe solcher Uebelstände geeignete Vorschläge mache. c) Gegenwärtig wird eine angemessene Ermässigung der Petroleumtarife vorgenommen, nämlich beim Galizischen Lokalverkehr wird anstatt 35 kr. vom Kilogramm und Kilometer der Strecke blos 25 kr. berechnet, dagegen wird die Gebühr für ganze Strecken und beim Verbande der Galizisch-Wiener und Galizisch-Böhmischen Bahnen anstatt 16 kr. blos 13 kr. betragen. Herr Baron Czedik hat versichert, dass für die nächste Zeit weitere Begünstigungen in Aussicht stehen. Hinsichtlich der Carl-Ludwigbahn wurde derselbe Tarif, welcher für Wien besteht, angenommen, und zwar 13 kr. Vorstehende Ermässigungen sind mit 1. Juni d. J. in Kraft getreten. d) Die Ochsenbeförderung nach Wien war bisher stark begünstigt und genoss Ausnahmebedingungen. Die bisherige Vorschrift, welche bei Viehbeförderungen beobachtet wurde, soll fortab geändert werden; es werden nämlich die Wagen dem Umfange nach abgemessen und die Gebühr wird für den Wagen 10 kr. und 10 kr. für das Kubikmeter betragen. e) Anstatt der bisherigen Abonnementskarten, welche nur für bestimmte Personen und für eine bestimmte Zeit ausgegeben wurden, werden solche von nun ab nur für Strecken ausgegeben; der Nachlass wird bei 5 000 km 20 pCt. betragen und bei weiteren 1 000 km sich um 10 pCt. erhöhen.

Umfüll- und Behälteranlage für Petroleum.

Das Projekt für diese Anlage in Podwoloczyska, Station der Carl-Ludwigbahn, wurde vom Handelsministerium genehmigt. Nach diesem Projekte soll eine Brückenwaage im neu herzustellenden Russischen Gleise, ein Entleerungsbehälter von Eisenblech mit 3,2 m Durchmesser und 6 mm Wandstärke, ein Maschinenhaus zur Unterbringung der Dampfkessel und der Dampfpumpe mit 40 cbm Leistungsfähigkeit in der Stunde, ein grosser Sammelbehälter von Eisenblech mit 14,5 m Durchmesser, 7,25 m Höhe und 5—7 mm Wandstärke, eine Brückenwaage im neu herzustellenden normalspurigen Gleise, ein Auslaufkrahn zur Füllung der auf der letztgedachten Brückenwaage abzuwägenden Cisternenwagen, ein Füllhaus zur Füllung von Petroleumfässern, welche mittelst einer Rampe direkt auf die auf dem neu anzulegenden Sturzgleise aufzustellenden Wagen verladen werden, dann ein nächst dem grossen Sammelbehälter zu errichtendes Wächterhaus, endlich die nöthigen Gleisergänzungen und Rohrleitungen zur Ausführung gelangen. Das mit den Russischen Cisternenwagen eintreffende Petroleum wird durch Wasserdruck in den Entleerungsbehälter abgelassen und aus letzterem mittelst einer Maschinenpumpe in den grossen, höher gelegenen, ungefähr 1 200 cbm fassenden Sammelbehälter gedrückt werden. Die bezügliche Rohrleitung hat einen Durchmesser von 101 mm und liegt oberirdisch; dieselbe dient zugleich beim Stillstande der Pumpe als Abflussleitung behufs Füllung der Oesterreichischen Cisternenwagen und der Petroleumfässer. Die Benutzung der projektirten Anlagen soll gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühren jedem Versender von Petroleum Russischer Herkunft ohne Unterschied zugestanden werden, wenn dasselbe einen Feuertest von 25° Celsius im Minimum und eine Dichte zwischen 0,815 und 0,823 Tausendstel der Dichte des reinen Wassers bei 12° Réaumur besitzt und nicht vollkommen wasserhell ist, sondern eine opalisirende Färbung aufweist.

Generalversammlung der Pest-Fünfkirchener Bahn am 4. Juni d. J.

Von dem Direktionsberichte wurde Kenntniss genommen. Nach Verlesung des Berichtes des Aufsichtsrathes wurde beschlossen, 9 fl. für die Aktie, d. i. $4^1/_2$ pCt., als Dividende auszuzahlen und 7 397 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf machte der Vorsitzende die Mittheilung, dass die im Jahre 1886 der Gesellschaft durch Schneeverwehungen erstandenen Kosten im laufenden Jahre entfallen, und dass die Einnahmen in den ersten fünf Monaten dieses Jahres um 22 000 fl. grösser sind, als in der gleichen Periode des Vorjahres, was der Hebung des Lokalverkehrs zu danken sei.

Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Bahn am 5. Juni d. J.

Vor Erledigung der Tagesordnung führte der Präsident aus, dass es den Aktionären zur Beruhigung dienen kann, dass trotz des Stillstandes im wirthschaftlichen Leben, welche in geringeren Einnahmen der Eisenbahnen einen getreuen Ausdruck findet, die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn von der ihr garantirten Jahresbeihilfe von 350 000 fl. im abgelaufenen Jahre nur 78 362 fl. in Anspruch genommen habe. Er halte es für angezeigt, hervorzuheben, dass die Gesellschaft, abgesehen von der Haus- und Grundsteuer, den Betrag von 50 063 fl. an Einkommen- und Kapitalzinsensteuer im Jahre 1886 an die Staatskasse abführte; mit Rücksicht darauf, dass dieses verhältnissmässig günstige Ergebniss trotz der ungünstigen geschäftlichen Verhältnisse und ohne Einwirkung von ausserordentlichen Faktoren erreicht wurde, könne wohl auch für die Folge eine geringe Inanspruchnahme der Staatsgarantie in sichere Aussicht genommen werden. Der Präsident brachte hierauf zur Kenntniss, dass, nachdem der letzte Koupon der Prioritätsobligationen und -Aktien der Gesellschaft am 1. Oktober 1887 bezw. 1. Januar 1888 detachirt wird, die Ausfolgung der neuen Koupons noch im Laufe des Jahres an den Zahlstellen der Gesellschaft bewerkstelligt werden wird.

Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn am 6. Juni d. J.

Dem Direktionsbericht ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft eine Mehreinnahme von 142 268 fl. erzielte, während die Ausgaben eine Herabminderung von 114 405 fl. erfuhren. Der Betriebsüberschuss beträgt 960 536 fl. Das günstige Endergebniss ist zum Theile der Vermehrung der Betriebsmittel, in grösserem Masse aber der Zunahme des Verkehrs selbst zu verdanken. Eine Abnahme der Ausgaben zeigt sich vornehmlich beim Oberbau und rührt daher, dass weniger Schienen ausgewechselt wurden. Ueber die Auswechselung hölzerner Brücken gegen solche von Eisen wird mitgetheilt, dass die Direktion mit einer in diesem Fache bekannten Firma einen Vertrag eingegangen ist, laut dessen diese Arbeit bis zum Schlusse des Jahres 1889 beendet, die Kosten aber auf eine längere Reihe von Jahren vertheilt werden. Die Munkacs-Beskider Bahn, deren Betriebsführung die Nordostbahn übernommen hat, wurde theilweise im vergangenen Jahre und in ihrer ganzen Länge im laufenden Jahre dem Verkehre übergeben. Die Bahn Nyiregyhaza-Mateszalka, deren Bau von Organen der Gesellschaft geführt und überwacht wird, soll noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben werden. Die Eröffnung der Taraczvölgyer Bahn wurde wegen einiger Nachtragsarbeiten verschoben. Wegen Uebernahme des Betriebes dieser Lokalbahnen wurden mit den betreffenden Gesellschaften Ver-

träge abgeschlossen. Die Generalversammlung genehmigte dieselben.

Generalversammlung der Arad-Temesvárer Bahn am 6. Juni d. J.

Dem Direktionsberichte ist zu entnehmen, dass die Einnahmen des Jahres 1886 gegen die des Vorjahres um 41 678 fl. geringer war und 289 590 fl., dagegen die Ausgabe 207 678 fl., daher der Ueberschuss 81 913 fl. betrug; derselbe erhöht sich durch verschiedene Zuflüsse und den vorjährigen Uebertrag auf 85 787 fl. Gegenüber der Staatsgarantie von 288 745 fl. ist ein Staatszuschuss von 202 958 fl. in Anspruch genommen worden.

Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 7. Juni d. J.

Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes hat eine mässige Steigerung der Transporteinnahmen im abgelaufenen Jahre stattgefunden, durch welche der Minderertrag bei den verschiedenen Einnahmen ausgeglichen erscheint und demnach sich die gesammten Einnahmen um einen geringen Betrag höher als im Vorjahre stellen. Wie ferner bekanntgegeben wird, sind von den zur Umgestaltung bestimmten grösseren hölzernen Bahnbrücken im Jahre 1886 deren acht mit dem Kostenbetrage von 54 411 fl. mit Eisenkonstruktionen und Steinpfeilern versehen worden. Betreffs der projektirten Eisenbahnverbindung von Troppau nach Ratibor, worüber der Verwaltungsrath in der vorjährigen Generalversammlung bereits Mittheilungen gemacht hat, wird noch berichtet, dass im Sinne des Staatsvertrages vom 14. März 1885 die Inangriffnahme dieser Bahnlinie von der Sicherung der Eisenbahnverbindung Lindewiese-Barzdorf-Ottmachau abhängig ist und die Sicherstellung der letzterwähnten Bahnverbindung eine entsprechende Betheiligung der Interessenten und den Nachweis der Rentabilität erfordert, worüber die Erhebungen noch im Gange sein sollen. Die Herstellung der im Vorjahre erwähnten ersten Theilstrecke der Industrial-Schleppbahn in Jägerndorf ist bis zu der nächstgelegenen Dampfmühle bewirkt und zwischen diesem Etablissement und dem Bahnhofe Jägerndorf eine Fernsprechverbindung errichtet worden. Im Sinne des mit dem Wiener Bankvereine getroffenen Uebereinkommens sind die im Jahre 1886 aufgelaufenen Zinsen für die Schuldscheinforderung von 375 000 fl. in dem Betrage von 18 750 fl. anerkannt und in die Bilanz von 1886 eingesetzt worden. Der mit Ende 1886 vorgetragene Saldo von 142 971 fl. reicht zur Bedeckung des Erfordernisses für den Betriebsfonds in Höhe von 130 000 fl., dann zur Bestreitung der für ausserordentliche Herstellungen voraussichtlich erforderlichen Auslagen für 1887 zum grössten Theile aus. Schliesslich wird mitgetheilt, dass der mit der vorläufigen Leitung der Direktion betraute Oberinspektor Friedrich Schlemüller zum Direktor ernannt wurde. Die Amtsgebühren des Verwaltungsrathes und des Direktionskomitees wurden, wie bisher, auf jährlich 7 000 fl. festgesetzt.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn am 8. Juni d. J.

Der zur Verlesung gelangte Direktionsbericht wurde bereits früher veröffentlicht; die darin enthaltene Bilanz nebst beantragter Dividendenvertheilung wurde von der Versammlung genehmigt. Hierauf wies ein Aktionär auf die auch im abgelaufenen Jahre erzielten befriedigenden Ergebnisse und auf die vortreffliche Leitung der Gesellschaft hin. Auf eine bezügliche Anfrage bemerkte der Vorsitzende, dass die Direktion sich nach wie vor mit der Konversion der Prioritäten beschäftigen werde und hoffe, das Ziel zu geeigneter Zeit zu erreichen. Ausnahmsweise sei auch der Wiederwahl des Präsidenten Kronhüter Baron Nicolaus Vay erwähnt, welcher im Alter von weit über 80 Jahren die früher so verwickelten Angelegenheiten der Gesellschaft seit ihrem Bestehen mit grosser Energie leitet und viel zu ihrem gegenwärtigen Gedeihen beigetragen hat.

Generalversammlung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn am 10. Juni d. J.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes zufolge war die Entwickelung des gesellschaftlichen Unternehmens im abgelaufenen Jahre trotz der fortdauernden Einwirkung der allgemeinen ungünstigen Geschäftslage doch eine stetig fortschreitende. Wenngleich die Verwaltung, den allgemeinen Verhältnissen Rechnung tragend, sich gezwungen sah, Tarifnachlässe in grösserem Umfange als sonst zuzugestehen, so ist der hierdurch in den Einnahmen gegenüber dem Vorjahre eingetretene Ausfall doch nur ein sehr geringer (264 fl.).

Laut Gewinn- und Verlustkonto beziffert sich das für 1886 erzielte Reinerträgniss auf 54 570 fl. Hiervon beantragt der Verwaltungsrath 50 750 fl. zur Vertheilung einer $3^1/_2$ pCt. Dividende zu verwenden, den Julikoupon sonach mit 7 fl. auf die Aktie einzulösen und den Rest von 3 820 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde angenommen. Der nächste Gegenstand der Tagesordnung betraf den Abschluss eines Peagevertrages mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der Vorsitzende, Hofrath Baron Sochor, Generaldirektor der Carl-Ludwigbahn, gibt hierzu folgende Erklärung: Bekanntlich wurde der Nordbahn die Konzession zum Baue einer Eisenbahn von Bielitz über Teschen, Friedland und Frankstadt nach Bistritz ertheilt. Auf Grund der Ergebnisse der im Mai vorigen Jahres abgehaltenen Tracenrevision wurde die unmittelbare Einbeziehung der Städte Friedek und Mistek, sowie die Mitbenutzung der der Ostrau-Friedlander Bahngesellschaft gehörigen Theilstrecke Friedek-Friedland (oder erforderlichenfalls die Ausführung einer Parallelbahn am linken Ufer der Ostrawitza) von dem Handelsministerium genehmigt. Da die Mitbenutzung der gesellschaftlichen Bahn den beiderseitigen Interessen entspricht, sah sich die Verwaltung auf Einladung der Nordbahndirektion veranlasst, mit derselben wegen etwaiger Herstellung eines Peageverhältnisses mit Bezug auf die Theilstrecke Friedek-Friedland zu verhandeln. Obwohl nun diese Erörterungen bisher noch zu keinem Ergebnisse geführt haben, wird doch schon heute zur Kenntniss gebracht, dass behufs Abschlusses eines Peagevertrages eine derartige Umgestaltung der gedachten Theilstrecke in Aussicht genommen werden müsse, dass dieselbe namentlich auch bezüglich der militärischen Leistungsfähigkeit sich als ein wesentlicher Bestandtheil der Linie Bielitz-Bistritz anfügen könne, und müsse daher auch darauf Bedacht genommen werden, dass diese Bahnstrecke bei deren Umbau sofort durch ausreichende Schutz- bezw. Flussregulirungsbauten gegen etwaige Verkehrsunterbrechungen durch Hochwässer in ausgiebiger Weise geschützt werde. Nach den Voranschlägen dürften die Kosten dieser Herstellungen sich auf 250 000 fl. beziffern. Es sei selbstverständlich, dass der Verwaltungsrath in das in Rede stehende Peageverhältniss nur dann eingehen und mit diesen Auslagen die Ostrau-Friedlander Bahn nur dann belasten werde, wenn er darauf rechnen könne, für die erwähnten Aufwendungen in den Ergebnissen des Peageverhältnisses volle Bedeckung zu finden. In der Erwartung, dass die seit einem Jahre sich hinziehenden Erörterungen nun bald beendet werden und die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel nothwendig sein werde, beantragt der Verwaltungsrath: a) Derselbe wird ermächtigt, für die Beschaffung der Mittel zum Zwecke etwaiger Herstellungen und Vorkehrungen, die durch den Abschluss eines Peagevertrages mit der Nordbahn nöthig werden, Sorge zu tragen, zu diesem Behufe erforderlichenfalls ein Anlehen aufzunehmen, für welchen Fall die Generalversammlung gleichzeitig die entsprechende Aenderung der §§ 6, 8 und 9 der Statuten (über die Kapitalsverhältnisse) der Gesellschaft genehmigt. b) Die Generalversammlung erkläre, alle vom Verwaltungsrathe in dieser Beziehung getroffenen Vorkehrungen und Vereinbarungen (sowie erforderlichenfalls die erwähnten Statutenänderungen) in der Weise und mit der Wirkung zu genehmigen, als ob sie in ihrem vollen Umfange von der Generalversammlung selbst beschlossen worden wären. Der Antrag wurde angenommen. Zu den nun folgenden Verwaltungsrathswahlen theilt der Vorsitzende namens des Verwaltungsrathes mit, dass dieser mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der zu pflegenden Verhandlungen die Erhöhung der Zahl der Verwaltungsräthe von sieben auf acht für nothwendig erachte. Infolge dessen wurde Herr Hofrath Richard Jeitteles, Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, neu in den Verwaltungsrath gewählt.

Generalversammlung der Albrechtbahn am 11. Juni l. J.

Von der Verlesung des Geschäftsberichtes für 1886 wurde Abstand genommen. In Betreff der Einlösung des Aktienkoupons vom 1. Juli 1887 stellt der Verwaltungsrath folgenden Antrag: „Der Einlösungsbetrag für die Aktienkoupons für 1. Januar und 1. Juli 1887 wird zusammen auf 2 fl. Oe. W. Silber festgesetzt, und wird daher der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Oe. W. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1887 fällig gewesenen Aktienkoupons ermächtigt, den am 1. Juli 1887 fällig werdenden Koupon mit 1. fl. Oe. W. Silber einzulösen.“ Dieser Antrag wurde ohne Erörterung angenommen. Ebenso wurde der Antrag, 6000 fl. für den Verwaltungsrath für 1887 zu bewilligen, angenommen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Freude der Spekulation über Boulangers Sturz und über das endliche Zustandekommen des Französischen Ministeriums wurde durch die Sorge um die Gesundheit des Deutschen Kaisers und des Kronprinzen stark getrübt; weniger Einfluss übte auf die schwache Haltung der Börse die fortwährende Regierungskrise in Serbien. Einzelne unserer finanziell befestigten Eisenbahnen, die sich eines lebhaften Verkehres erfreuen, wie Nordbahn (2566), Nordwest- und Elbethal (161,75 bis 167,75) zeigten eine grössere oder geringere Besserung, dagegen waren Staats- (228,50) besonders aber Südbahn (86,50) ohne besondere Ursachen gedrückt. In den Ungarischen Wahlreden wird wieder die Konversion auf's Tapet gebracht; die-

selbe wurde auch bei der Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn (146,75) berührt. Nordost (167) war wegen des günstigen Jahresberichtes gesucht; dies war auch mit Ostrau-Friedland (200) der Fall, von welchen 1985 Stück Aktien von der Nordbahn gekauft wurden, die somit nach der Erzherzog Albrecht'schen Güterdirektion der stärkste Aktionär ist. Der Erfolg hiervon zeigte sich auch in der Generalversammlung der ersteren (s. o.).

Aus Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Während des Geschäftsjahres 1886 beeinflusste die ungünstige Lage der Grossindustrie die Förderung der Kohlenzechen; insbesondere konnten die beiden Zechen Stein und Hardenberg die Kohlenmenge, welche sie in früheren Jahren gefördert hatten, noch nicht wieder erreichen. Die hierdurch bedingten Einnahmeausfälle wurden aber durch die Zunahme des sonstigen Güterverkehrs mehr als ausgeglichen. Im ganzen wurden 776 448 t Güter einschliesslich Vieh- und Fahrzeugen befördert und im Personenverkehr 303 693 Tour- und 43 328 Retourkarten ausgegeben. Die Gesammteinnahme betrug aus dem Personenverkehr 194 681 ℳ, aus dem Güterverkehr 908 246 ℳ und aus Extraordinarien 240 582 ℳ, im ganzen 1 343 509 (1 374 488)*) ℳ. Für jeden Bahnkilometer ergibt sich somit (bei einer Betriebslänge von 96,72 km) eine Einnahme von 13 890 (14 211) ℳ. Die reinen Betriebsausgaben beliefen sich auf 617 564 (629 681) ℳ oder für das Kilometer auf 6 386 (6 510) ℳ und betrugen 45,97 (45,81) pCt. der Einnahmen. Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen und nach Hinzurechnung eines Gewinnvortrages von 16 271 ℳ aus dem Vorjahre verblieb ein Ueberschuss von 742 217 ℳ, von welchem zunächst in den Erneuerungsfonds I 134 859 ℳ, in den Erneuerungsfonds II 18 000 ℳ und in den Reservefonds 19 500 ℳ fliessen, so dass ein reiner Ueberschuss von 569 857 ℳ erübrigt. Von letzterem werden für den Reservefonds II 27 679 ℳ, für die Eisenbahnsteuer 13 269 ℳ, für eine Dividende von 4½ pCt. auf 1 500 000 ℳ Stammprioritätsaktien 67 500 ℳ, für eine Dividende von 2½ pCt. auf 18 000 000 ℳ Stammaktien 450 000 ℳ und für eine Tantieme an den Aufsichtsrath 5 175 ℳ verwendet. Der Rest von 6 233 ℳ wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

Durch die Einführung ermässigter Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerz und Kokes zum Hochofenbetriebe auf der Staatsbahn wurde auch die Eisern-Siegener Eisenbahn, um den Wettbewerb der an diese Bahn angeschlossenen Gruben und Hütten aufrecht zu erhalten, zur Einführung derselben Tarifsätze in Berichtsjahre 1886 genöthigt. Die hierdurch sich ergebenden, nicht unbedeutenden Mindereinnahmen wurden nur zum Theil, namentlich durch die Vergrösserung des Eisenerzverkehrs und durch eine den eisenbahnseitigen Leistungen mehr als früher entsprechende Festsetzung der Zustellungs- und Abholungsgebühr ausgeglichen.

Die aus der Güterbeförderung (Personenverkehr besteht auf dieser nur 11,80 km langen Bahn nicht) erzielte Einnahme betrug 188 098 ℳ oder 94,62 pCt. der Einnahmen überhaupt. Die Nebenerträge aus dem Güterverkehr ergaben 23 760 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 88 719 ℳ und, nach Abzug von 2 711 ℳ für die Miethe fremder Wagen, 86 008 ℳ = 43,27 pCt. der Betriebseinnahmen. Der Bruttogewinn belief sich auf 112 782 ℳ. Von demselben erhalten zunächst: der Erneuerungsfonds 10 539 ℳ, der Bilanz-Reservefonds 2 950 ℳ, der Reservefonds zur Instandhaltung der Bahn und der Betriebsmittel 1 600 ℳ; ferner gehen ab: Zinsen für die Prioritätsobligationen 4 477 ℳ, Tantiemen 6 775 ℳ und Eisenbahnsteuer 2 472 ℳ. Es verbleibt somit ein Ueberschuss von 83 968 ℳ, von welchem die Stamm-Prioritätsaktien eine Dividende von 6 pCt., d. h. 39 000 ℳ, die Stammaktien eine Dividende von 5 pCt., d. h. 20 000 ℳ erhalten. Von dem Gewinnreste von 24 968 ℳ wurden statutengemäss eine Tantieme von 5 pCt. an den Aufsichtsrath in Höhe von 1 248 ℳ, ferner 3 962 ℳ zur Vervollständigung des Dividenden-Reservefonds bis auf 40 000 ℳ, zur Ausloosung von Stamm-Prioritätsaktien 19 500 ℳ und zum Vortrag auf neue Rechnung 258 ℳ verwendet.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 12. Mai 1887.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbauinspektor Claus.

Der Vorsitzende macht nach einer an den Verein gelangten Zuschrift Mittheilung über eine in London geplante und theilweise schon im Bau begriffene neue unterirdische Eisenbahn*), welche zur Verbindung der City mit dem Süden von London dienen soll. Die neue Bahn soll aus zwei eingleisigen Tunneln bestehen, welche unter den Strassen in solcher Tiefe verlegt werden, dass die in denselben liegenden Kanäle, Wasser- und Gasröhren u. s. w. nicht berührt werden. Zur Verbindung der Stationen dieser Untergrundbahn mit den Strassen werden Treppenanlagen und hydraulische Hebevorrichtungen dienen. Die Herstellung des Tunnels erfolgt in der Weise, dass anstatt des Gewölbes eine gusseiserne, aus einzelnen 1 Fuss 7 Zoll langen Ringen bestehende Röhre nach und nach vorgetrieben wird. Der Hohlraum zwischen der äusseren Röhrenoberfläche und dem umgebenden Erdreich wird mit hydraulischem Mörtel ausgefüllt, welcher durch Luftdruck von der Innenseite des Tunnels her eingepresst wird. Für den Betrieb wird ein Kabel verwendet werden. Die geplante Bahn ist im ganzen 3 Engl. Meilen lang, davon sind 1¼ Meilen seit 1886 im Bau.

Der Direktor der Westinghouse-Brake-Company, Herr Kapteyn, hielt unter Bezugnahme auf ausgestellte Zeichnungen und Modelle den angekündigten Vortrag über Verbesserungen an den Luftdruckbremsen. Zur Verbindung der an den einzelnen, einen Eisenbahnzug zusammensetzenden, Fahrzeugen angebrachten Luftleitungen werden zur Zeit Gummischläuche verwendet. Diese Gummischläuche platzen aber leicht, wodurch dann der Zug unbeabsichtigter Weise zum Stillstehen gebracht wird; 90 pCt. aller bei Luftdruckbremsen eintretenden Betriebsstörungen sind auf dieses Platzen der Verbindungsschläuche zurückzuführen. Es sind deshalb auch schon vielfach Versuche gemacht worden, metallische Rohrverbindung herzustellen. Dies hat indessen besondere Schwierigkeiten, da die Gelenkverbindungen so angeordnet sein müssen, dass sie bei grosser Beweglichkeit möglichst geringe Reibung und unbedingte Luftdichtigkeit haben. Es ist dem Vortragenden gelungen eine Konstruktion zu finden, welche den zu stellenden Anforderungen entspricht und bei praktischen Versuchen sich bewährt hat. Diese metallische Kuppelung ist im Wesentlichen auf das Prinzip des bei der Westinghouse-Luftdruckbremse in Anwendung befindlichen Kuppelungsverschlusses gegründet, und ist letzterer nur insoweit abgeändert worden, als dies durch das Erforderniss einer grösseren seitlichen Beweglichkeit bedingt wurde. Diese grössere seitliche Beweglichkeit ist dadurch erzielt worden, dass an Stelle des bei dem gewöhnlichen Westinghouseverschluss angebrachten Vorsprungs, welcher sich in einer Aushöhlung bewegt, 2 Bolzen angeordnet wurden, deren Drehpunkte so nahe wie möglich an der Mitte der Verbindung liegen. Zur Verringerung der Reibung wurde zwischen die Gummiringe ein Antifriktionsring aus Weissmetall eingelegt. Der Vortragende besprach hiernach die Bremsfrage im allgemeinen und den Stand dieser Frage bei den Preussischen Staatsbahnen insbesondere. Er gibt seiner Ansicht dahin Ausdruck, dass die bei den letzteren zur Einführung gelangte Carpenterbremse nicht genügend schnell wirke und verbessert werden müsse, damit dieselbe als eine gute Gefahrbremse angesehen werden könne. Die bisher in Vorschlag gebrachten Mittel, eine schnellere Wirkung der Carpenterbremse herbeizuführen, hält der Vortragende nicht für zweckmässig. Er hat deshalb selbst zu diesem Zwecke ein Auslassventil konstruirt, welches einerseits mit dem Bremscylinder eines jeden Fahrzeugs und andererseits mit der Hauptleitung in Verbindung steht. Nach der Anordnung des Ventils braucht nur etwa der vierte Theil des Luftinhalts der Hauptleitung abgelassen zu werden, um die Bremsen voll zur Wirkung zu bringen.

Der Schriftführer theilt mit Bezug auf eine bei einer früheren Sitzung im Fragekasten vorgefundene, die Verwendung des Fernsprechers im Eisenbahndienst betreffende Frage mit, dass nach Ermittelungen, welche das Reichs-Eisenbahnamt im Jahre 1885 angestellt und bekannt gegeben hat, die bei Deutschen Eisenbahnen in grösserem Umfange stattgehabten Versuche günstige Erfolge sowohl im inneren, als auch im äusseren Betriebsdienste ergeben haben. Nach der damaligen Lage der Angelegenheit konnte indess ein sicheres Urtheil darüber, ob die Morseapparate auf Hauptbahnen in einzelnen Fällen, wo die Betriebssicherheit in Frage kommt, ohne Gefahr durch Fernsprecher ersetzt werden können, noch nicht ausgesprochen werden. In Italien hat sich eine Versammlung höherer Eisenbahntechniker, welche im April 1886 in Mailand tagte, dahin ausgesprochen, dass die Verwendung des Fernsprechers zur Vermittelung von Mittheilungen zwischen den Apparatbuden der Centralweichen- und Signal-Sicherungsanlagen einerseits und Stationen andererseits zur Erhöhung der Sicherheit und der Pünktlichkeit des Betriebes beitrage und deshalb für diese und ähnliche Zwecke zu empfehlen sei. Die Königlich Bayerische Regierung hat für den Betrieb von Bahnen untergeordneter Bedeutung die Verwendung des Fernsprechers

*) Die in Klammern gesetzten Angaben sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

*) Vergl. die Mittheilung in No. 38, S. 351, d. Ztg.

angeordnet und eine bezügliche Instruktion erlassen, durch welche besonders auch der dem Fernsprecher vielfach zum Vorwurf gemachte Mangel beseitigt wird, dass es unmöglich sei, bei etwaigen infolge von Mittheilungen erfolgten Unfällen den Schuldigen zu ermitteln. Nach dieser Instruktion müssen nämlich besonders wichtige Mittheilungen, wie z. B. über Verlegung einer Zugkreuzung an die Empfangsstation stets unter Kontrole einer dritten Station übermittelt werden. Als Kontrolstation soll dabei, wo dies thunlich, immer eine rückwärts von der Empfangsstation gelegene Station aufgerufen werden. Herr Geh. Ober-Regierungsrath Bensen macht Mittheilungen über die Fernsprecheinrichtungen der Kerkerbachbahn und der Eisenbahn Flensburg-Kappeln, welche sich daselbst sehr gut bewähren. Herr Oberingenieur Frischen weist darauf hin, dass der Fernsprecher wegen seiner grossen Empfindlichkeit in Bezug auf Nebengeräusche doch nicht so allgemein verwendbar sein werde, als der Morseapparat. Wenn die Verwendung auch keinen Schwierigkeiten unterliege, wenn nur 2 Stationen mit einander verbunden sind, so sei dasselbe doch nicht der Fall bei der Fernsprechverbindung einer grösseren Zahl von Stationen. Man könne die Nebeneinflüsse dadurch beseitigen, dass man für die Fernsprechverbindung 2 Leitungen mit Ausschluss der Erde anordne und einen nicht magnetisch werdenden Draht anwende, keinen Eisendraht, sondern Draht aus Silicium- oder Phosphor-Bronze, oder Kupferdraht.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Betriebseröffnung auf der Schönberg-Schleizer Staatseisenbahn. Am 20. Juni d. J. wird die von der Station Schönberg der Leipzig-Hofer Staatseisenbahn abzweigende 14,90 km lange normalspurige Staatsbahnlinie Schönberg-Schleiz nach Massgabe der „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878“ sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

An dieser Bahnlinie liegen ausser der schon bestehenden Anschlussstation Schönberg die Station Schleiz, ferner die Haltestelle für Personen- und Güterverkehr Mühltroff, die Haltestelle Langenbuch für Personen- und Holzverkehr in Wagenladungen und der Personenhaltepunkt Lössau.

Bei Berechnung der Güterfrachten werden bis zur Herausgabe eines Nachtrags zum Kilometerzeiger die folgenden Entfernungen zu Grunde gelegt, beziehentlich den Kilometersätzen für Schönberg zugezählt:

für Schönberg-Mühltroff	3 km,
„ „ -Schleiz	15 „
„ Mühltroff - Schleiz	12 „
„ Langenbuch (Holz in Wagenladungen)	
bei Schönberg	7 „
„ Mühltroff	5 „
„ Schleiz	8 „

Zugleich wird die Station Schleiz in diejenige Frachtermässigung einbezogen, welche nach der Bekanntmachung vom 22. April d. J. (Vereinszeitung No. 33, Beiblatt Seite VI) für die Beförderung roher Eisenerze (Eisensteine) von den dort genannten Stationen nach Zwickau gewährt wird.

Dresden, am 14. Juni 1887. (1376)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Im Nachhange zu unserer Bekanntmachung vom 1. Juni 1887 in No. 43 d. Ztg. wird hierdurch mitgetheilt, dass der Gesammtverkehr zwischen Lisko-Lukawica und Uherce (Péage-Strecke Zagorz-Chyrów) am 4. Juni l. J. wieder aufgenommen worden ist.

Wien, am 11. Juni 1887. (1377)

3. Güterverkehr.

Eydtkuhnener Transit - Güterverkehr. Mit Gültigkeit von sogleich kommen für Pferde-Eisenbahnwagen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg zu Einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für Einen Wagen im Verkehr nach Eydtkuhnen transito zur Weiterbeförderung nach Moskau, Station der Nicolai-Bahn, von den nachstehend aufgeführten Deutschen Stationen an Stelle der im Ausnahmetarif III A der Eydtkuhnener Transit-Gütertarifs vom 1. März 1886 für diese Gegenstände gültigen Frachtsätze die folgenden ermässigten Sätze zur Erhebung.

Bis Eydtkuhnen transito

von Aachen	3,01 ℳ
Berlin (Ostbahnhof)	1,60 „
Deutz (E. D. B. Köln r. und Elberfeld)	2,84 „
Düsseldorf (E. D. B. Köln r. und Elberfeld)	2,80 „
Herbesthal	3,05 „
Köln (Gereon, Pantaleon, Rheinstat. und Thürmchen)	7,87 „

für 100 kg.

Von Eydtkuhnen transito bis Moskau, Station der Nicolai-Bahn, gelten die in der Tariftabelle des Ausnahmetarifs III A des Deutsch-Russischen Gütertarifs enthaltenen östlichen und westlichen Schnitt-Frachtsätze von 2,60 ℳ bezw. 0,01 ℳ pro 100 kg.

Bromberg, den 12. Juni 1887. (1378)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 20. d. Mts. wird die Station der Sächsischen Staatseisenbahnen **Dresden - Neustadt (Leipziger Bahnhof)** in den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. von den diesseitigen Stationen nach den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und zwar mit den für Station Dresden - Neustadt (Schlesischer Bahnhof) in diesem Tarif enthaltenen Frachtsätzen einbezogen.

Breslau, den 10. Juni 1887. (1379)

Königliche Eisenbahndirektion.

Umwandlung der Station Oberhausen (Rh.) K. rrh. in eine Ladestelle. Am 1. August d. J. wird die Station Oberhausen Rh., welche seit der Unterbrechung der Linie Oberhausen Rh.-Osterfeld Rh. für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen ist und nach dem Fortfall der Personenzüge auf der Strecke Duisburg - Oberhausen Rh. lediglich als Anschlussbahnhof von Oberhausen K. M. bedient wird, als Tarifstation aufgehoben und in eine von der Tarifstation Oberhausen K. M. abhängende Ladestelle für Frachtstückgut und Wagenladungen umgewandelt werden.

Die für die Station Oberhausen Rh. im Lokalverkehr unsers Verwaltungsbezirks, im Verkehr mit den Stationen der übrigen Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen und in anderen direkten Verkehren bestehenden Tarife für die Beförderung von Gütern bezw. von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten demgemäss mit Ablauf des Monats Juli d. J. ausser Kraft.

Für die vom 1. August d. J. ab auf der Ladestelle Oberhausen Rh. zur Ver- bezw. Entladung kommenden Frachtstück- und Wagenladungsgüter finden die Tarifsätze der Station Oberhausen K. M. zuzüglich einer Anschlussgebühr von 0,10 ℳ für 100 kg Stückgut und von 0,85 ℳ für je angefangene 5 000 kg Gewichts der Wagenladung Anwendung.

Köln, den 10. Juni 1887. (1380)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Nord-Ostseeverband. Zum Tarif für den vorbezeichneten Verband tritt mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung des Titelblattes des Tarifes, Neuabfassung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, einen neuen Ausnahmetarif 7 für bestimmte Stückgüter und ist zum Preise von 0,25 ℳ für das Stück von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Altona, den 13. Juni 1887. (1381)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli 1887 neuen Stils bis zum 1. Juni 1888 neuen Stils gelten im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande für die Beförderung von Düngemitteln und Heringen in Wagenladungen von 10 000 kg (610 Pud) zwischen Memel, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Russischen Verbandstationen andererseits an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Artikeltarifs 5 à 10 000 kg bezw. des Ausnahmetarifs XVI für Düngemittel und des Artikeltarifs 7 à 10 000 kg bezw. des Ausnahmetarifs XX für Heringe die in den genannten Artikel- und Ausnahmetarifen enthaltenen Frachtsätze für Königsberg i/Pr. mit folgenden Zuschlägen:

	Für 10 000 kg (610 Pud)
a) für Düngemittel	8 ℳ
b) für Heringe	10 ℳ

Für Heringe bleiben jedoch während der Zeit vom 1. Dezember 1887 neuen Stils bis zum 31. März 1888 neuen Stils

die bisherigen Frachtsätze des Artikeltarifs 7 à 10 000 kg bezw. des Ausnahmetarifs XX für Memel in Kraft.
Bromberg, den 12. Juni 1887. (1382)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch im Verkehre der diesseitigen Station Basel mit Schweizerischen Stationen Anwendung findenden Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1876 ist ein 4. Nachtrag (datirt vom 1. d. Mts.) erschienen, welcher eine Reihe von Artikeln, die bisher von der Beförderung ausgeschlossen waren, unter die bedingungsweise zugelassenen Güter einreiht und für den genannten Verkehr mit sofortiger Gültigkeit nachträglich eingeführt wird.

Aus Anlass der Ausgabe dieses Nachtrags ist auch zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der Schweizerischen Bahnen ein 3. Nachtrag, ebenfalls vom 1. d. Mts. datirt, herausgegeben worden, welcher die Tarifvorschriften für die zur bedingungsweisen Beförderung neu zugelassenen Artikel nebst zwei kleineren Ergänzungen der Güterklassifikation enthält und diesseits gleichfalls mit sofortiger Wirkung eingeführt wird.
Karlsruhe, den 13. Juni 1887. (1383)
Generaldirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Südostpreussischen Verbande** und im Lokalverkehr für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg versuchsweise ermässigte Frachtsätze für künstliche Düngemittel und Heringe in Wagenladungen von 10 000 kg von Memel nach Wirballen transit und Grajewo transit in Kraft.

Die qu. Frachtsätze betragen für:

	a) künstliche Düngemittel	b) Heringe
zwischen Memel und Wirballen trans.	0,49 *M.* und	29,06 Kop. / 0,10 *M.*
zwischen Memel und Grajewo trans.	0,69 *M.* und	0,89 *M.*

pro 100 kg.

Die qu. Ermässigungen treten mit dem 1. Juni 1888 wieder ausser Kraft.

Von der Frachtermässigung für Heringe bleiben die 4 Wintermonate Dezember, Januar, Februar und März ausgeschlossen, für welche die gegenwärtig bestehenden Sätze beibehalten werden. Die Antheilsausscheidung erfolgt nach Vorabzug einer Expeditionsgebühr von 6 ₰ pro 100 kg für die diesseitige Verwaltung pro rata der Entfernungen.
Bromberg, den 12. Juni 1887. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Tariferhöhung. Die in vorbezeichneten Güterverkehren bestehende Tarifbestimmung über die Frachtberechnung für gebrauchte Emballagen findet vom 15. August d. J. ab auf „gebrauchte, leere Fässer (auch gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer)“ im Verkehr von resp. nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn über die Routen via Aachen-Lanaeken, Dalheim und Venlo-Roermond keine Anwendung mehr.

Von dem gedachten Tage ab werden Sendungen dieser Art, sofern nicht die Berechnung der direkten Frachten für 5 000 kg resp. 10 000 kg nach den für vollständige Wagenladungen bestehenden Sätzen vortheilhafter erscheint oder verlangt wird, an den Uebergangspunkten in Aachen, Dalheim oder Venlo umkartirt.
Köln, den 14. Juni 1887. (1385)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Zum Süddeutschen Verbandsgütertarif mit Oesterreich-Ungarn Theil II, III und IV wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1887 ein gemeinschaftlicher Nachtrag ausgegeben, gültig als:
Nachtrag IV zu Theil II Heft No. 1, 2, 3 und 6 vom 1. April 1885,
Nachtrag I zu Theil II Heft No. 4, 5, 11 und 12 vom 15. Februar 1887,
Nachtrag III zu Theil II Heft No. 7 vom 1. April 1885,
Nachtrag II zu Theil II Heft No. 8, 9, 10 und 13 vom 1. Mai 1886,
Nachtrag II zu Theil II Heft No. 14 vom 15. Dezember 1886,
Nachtrag VI zu Theil III Heft No. 2 vom 1. November 1884 und
Nachtrag II zu Theil IV Heft No. 2 Abthl. B vom 1. Januar 1887.

Der Nachtrag enthält die Beträge, welche infolge der Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer ausser den tarifmässigen Frachten zur Berechnung kommen, und wird von den betheiligten Verwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.
München, den 10. Juni 1887. (1386)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Eydtkuhnener Transit-Güterverkehr. Vom 1. Juli 1887 bis 1. Juni 1888 gelten für die Beförderung von Düngemitteln und Heringen in Wagenladungen von 10 000 kg (610 Pud) zwischen den Stationen Memel und Eydtkuhnen transit unseres Bezirks im Verkehr mit Russland an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Eydtkuhnener Transit-Gütertarifs vom 1. März 1886 und zwar nach Artikeltarif 5 à 10 000 kg bezw. Ausnahmetarif XVI für Düngemittel und nach Artikeltarif 7 à 10 000 kg für Heringe die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Königsberg i/Pr. mit folgenden Zuschlägen:

	Für 10 000 kg (610 Pud)
a) für Düngemittel . . .	8 *M.*
b) für Heringe	10 „

Für Heringe bleiben jedoch während der Zeit vom 1. Dezember 1887 bis zum 31. März 1888 die bisherigen Frachtsätze des Artikeltarifs 5 à 10 000 kg für Memel in Kraft.
Bromberg, den 12. Juni 1887. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. August d. J. n. St. ab werden die Frachtsätze für Flachs, Flachsheede und Werg der Deutsch-Russischen Ausnahmetarife I A und I B im Verkehr von Brest, Station der Warschau-Terespoler Eisenbahn, aufgehoben.
Bromberg, den 16. Juni 1887. (1388)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-Böhmischer Flachs-Verkehr. Vom 1. August d. J. n. St. ab werden die Frachtsätze für Flachs, Flachsheede und Werg des vom 1. Oktober 1886 n. St. gültigen Russisch-Böhmischen Flachstarifs im Verkehr von Brest, Station der Warschau-Terespoler Eisenbahn, aufgehoben.
Bromberg, den 16. Juni 1887. (1389)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarif für den Verkehr von Stationen Deutscher Bahnen nach Halbstadt, Myslowitz, Oderberg und Oswieçim transito für Güter zum Export nach den unteren Donauländern (gültig vom 1. Oktober 1886) der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser der bereits publizirten Beschränkung der Gültigkeit des Tarifs: Aenderungen der Kontrolvorschriften, Aufnahme einzelner neuer Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Berlin, Elberfeld und der Sächsischen Staatsbahnen, Aufhebung der Frachtsätze für Frankfurt a/M. Westbahnhof, Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 3 B (Eisen und Stahl) sowie einzelne Berichtigungen. Der Nachtrag ist von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.
Breslau, den 11. Juni 1887. (1390)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits. Am 10. August d. J. treten die in den Nachträgen 2 bezw. 4 zu den Tarifen vom 1. Juli 1885 für die obenbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 bezw. 6 für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen von der diesseitigen Station Harzburg nach mehreren Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau ausser Kraft.

Von diesem Tage ab kommen für Sendungen der vorgedachten Art in den betreffenden Verkehrsbeziehungen die durchweg höheren Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung.
Magdeburg, den 14. Juni 1887. (1391)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft.
Derselbe enthält:
I. Anderweite Zusammenstellung der „Besonderen Bestimmungen“,
II. Ausnahme-Tarifsätze für Eisen und Stahl von Braunschweig nach Nordenhamm etc.,
III. Berichtigungen.
Magdeburg, den 15. Juni 1887. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 20. Juni d. J. treten für den Güterverkehr zwischen den Sächsischen Stationen Cossen, Rochsburg, Wilischthal einer- und den Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Wiesbaden, Darmstadt, Heidelberg und Schwetzigen andererseits, sowie zwischen der Badischen Station Roth-Malsch und den Preussisch-Sächsischen Mitbewerbstationen direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.
Erfurt, den 15. Juni 1887. (1393)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 46 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 18. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr (Fortsetzung).

Am 1. Juli d. J. treten für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** einerseits und

a) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)**, der **Dortmund-Gronau-Enscheder**, der **Georgs-Marienhütten Eisenbahn**, sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der **Niederländischen Staatsbahn**,

b) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Elberfeld** und der **Eisern-Siegener Eisenbahn** andererseits

neue Tarife in Kraft, durch welche theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Tarifsätze herbeigeführt werden.

Gleichzeitig werden die nachstehend bezeichneten Tarife nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben:

1. der Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrheinisch)-Oldenburg vom 1. April 1885,
2. der Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Oldenburg vom 1. Mai 1883,
3. der Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1883, letzterer Tarif nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als die in denselben enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze sich auf den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marienhütten Eisenbahn, sowie der Niederländischen Staatsbahn andererseits beziehen.

Sofern durch die neuen Tarife Frachterhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, bleiben letztere noch bis zum 1. August d. J. in Gültigkeit.

Die Tarife sind demnächst bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Oldenburg, 1887 Juni 11. (1394 B&W)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Tarifaufhebung. Am 1. August 1887 wird der Spezialtarif für den Transport von Pferden, Hornvieh, Schweinen und Schafen von Temesvár-Jozsefváros, Kőbánya (Steinbruch), Budapest, Wien, Klein-Schwechat und Linz nach Verrières transit und Genf transit mit der Bestimmung nach Frankreich — gültig ab 1. Februar 1882 — sammt I. Nachtrag vom 1. September 1882 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 14. Juni 1887. (1395)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli l. J. tritt zum **Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks** nach Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Stationen der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen vom 15. Oktober 1886 der Nachtrag II. in Kraft, welcher die aus Anlass der Transportsteuer-Erhöhung einzuhebenden Frachtbeträge enthält.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, und im Tarifbüreau der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 13. Juni 1887. (1396)

Die Direktion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen

Am 1. Juli 1887 treten nachstehende Tarifnachträge in Kraft:

1. Ostdeutsch-Ungar. Eisenbahnverband:
   Nachtrag I zum Theil II Heft 1
   " II " " II " 2
   " II " " II " 3
2. Sächsisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.
   Nachtrag IV zum Theil II Heft 1
   " VII " " II " 2
   " VI " " II " 3
   " I " " II " 4
3. Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.
   Nachtrag II zum Theil II Heft 1
   " II " " II " 2
   " II " " II " 3
4. Niederländisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.
   Nachtrag I zum Theil II Heft 2
   " I " " II " 4
5. Belgisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.
   Nachtrag I zum Theil II Heft 2
   " I " " II " 4
6. Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.
   Nachtrag IV zum Theil II Heft 3
   " I " " II " 4
   " I " " II " 5
   " I " " II " 6
7. Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband.
   Nachtrag VII zum Theil II Heft 3
   " VI " " II " 4
8. Elbe-Umschlagsverkehre.
   a) Ungarn-Laube, Nachtrag VI zum Theil II,
   b) Ungarn-Dresden Elbkai, Nachtrag VI zum Theil II.

Obige Nachträge enthalten jene Beträge, welche zu Folge der Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer, neben den tarifgemässen Frachtsätzen zur Einhebung gelangen werden.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, insbesonders im Tarifbüreau der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 14. Juni 1887. (1397)

Die Direktion.

Kgl. Ung. Staatsbahnen. Infolge Erhöhung der Transportsteuer für Frachtgüter von 3 pCt. auf 5 pCt. tritt am 1. Juli l. J. zu dem seit 1. September 1881 gültigen Lokalgütertarif (Theil II) der Arad-Temesvarer Eisenbahn der Nachtrag II in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Kg. Ung. Staatsbahnen zu beziehen.

Budapest, am 13. Juni 1887. (1398)

Die Direktion.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Druckfehler-Berichtigung. Auf Seite 71 des vom 1. November 1886 gültigen Tarifheftes 2 für obbezeichneten Verkehr ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes III in der Relation Lemberg Centralbahnhof-Kőbánya St. E. G. von 146,0 auf 164,0 kr. richtig zu stellen.

Dieser berichtigte Frachtsatz tritt mit 15. Juli 1887 in Wirksamkeit.

Budapest, am 10. Juni 1887. (1399)

Die Direktion
der Kön. Ung. Staatsbahnen,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverkehr. Zu den Tarifen für den Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverkehr Theil II Heft 3 und 4 ist der Nachtrag VII bezw. der Nachtrag VI erschienen.

Diese ab 1. Juli l. J. gültigen Nachträge, enthaltend Zuschlagstabellen infolge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer, sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1400 RM)

---

4 Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahn I. und II. Emission, der Schleswigschen Eisenbahn und der Berlin-Hamburger Bahn I. und III. Emission. Die am 1. Juli 1887 fälligen Zinskoupons zu vorbezeichneten Prioritätsobligationen werden vom gedachten Tage ab bei der hiesigen Eisenbahnhauptkasse im Bahnhofsgebäude, bei den Eisenbahn-Betriebskassen in Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse, Abtheilung für Werthpapiere, in Berlin, Leipziger Platz 17, eingelöst werden.

Die Einlösung der Zinskoupons der Altona-Kieler Prioritätsobligationen II. Emission erfolgt ausserdem von demselben Tage ab bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, die der Zinskoupons der Schleswigschen Prioritätsobligationen bei den Herren v. Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. und die der Zinskoupons der Berlin-Hamburger Eisenbahn bei der Mecklenburgischen Lebensversicherungs- und Sparbank in Schwerin.

Die Zinskoupons müssen mit einem vom Inhaber unterschriebenen Verzeich-

nisse, in welchem die Stückzahl der Koupons, getrennt nach den verschiedenen Sorten und deren Geldbetrage, enthalten ist, eingeliefert werden. Formulare zu diesen Verzeichnissen können bei den bezeichneten Einlösungsstellen entgegen genommen werden.

Altona, den 11. Juni 1887. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Dividende für das Jahr 1886 mit 9,00 ℳ für das Stück der diesseitigen Stamm-Prioritätsaktien kann vom 20. Juni d. J. ab bei den nachfolgenden Zahlstellen erhoben werden:

1. hierselbst bei der Gesellschafts-Hauptkasse,
2. in Berlin
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft,
   b) bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft,
3. in Breslau
   a) bei der Breslauer Discontobank, Hugo Heimann & Co.,
   b) bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft.

Die Dividendenscheine sind nach der Nummernfolge mittelst doppelten Verzeichnisses vorzulegen bezw. einzureichen.

Die Abwickelung erfolgt auf Kosten der Inhaber.

Poln. Wartenberg 15. Juni 1887. (1402)
Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

5. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Verding von Betriebsmitteln. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen nachstehende Betriebsmittel bezw. deren Zubehörtheile beschafft werden:

a) 1 Normal-Güterzuglokomotive mit Tender,
b) 5 Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen,
c) 8 Normal-Personenwagen II/III. Klasse, } für Hauptbahnen,
d) 9 desgleichen III. Klasse, } für Hauptbahnen,
e) 4 desgleichen IV. Klasse, } für Hauptbahnen,
f) 3 vereinigte Post- und Gepäckwagen für Nebenbahnen (diese ohne Postausstattungs-Gegenstände),
g) 48 Rädersätze mit Speichenrädern,
h) 96 Flussstahl-Tragfedern und 120 Flussstahl-Spiralfedern,
i) 96 vollständige Achsbuchsen.

Die Lokomotiven bilden ein Loos, die Wagen 3 Loose, Rädersätze, Federn und Achsbuchsen je ein Loos.

Lieferungsbedingungen mit Zeichnungen werden vom Kanzleivorsteher Peltz hierselbst gegen postfreie Einsendung von 4 ℳ für a und b, von 4 ℳ für c bis f, von je 2 ℳ für g, h und i unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven beziehungsweise Eisenbahnwagen bezw. Rädersätzen u. s. w." bis zum 25. Juni 1887 an das maschinentechnische Büreau hierselbst einzusenden, an welchem Tage Vormittags 11½ Uhr die Eröffnung derselben anberaumt worden ist. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 10. Juni 1887. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

Loos I: 9 Stück dreiachsiger Personenwagen I/II. Kl.,
Loos II: 10 Stück zweiachsiger Personenwagen III. Kl.,
Loos III: 5 Stück zweiachsiger Personenwagen IV. Kl.,
Loos IV: 5 Stück zweiachsiger vereinigten Post- und Gepäckwagen,
Loos V: 73 Stück Normalachsen mit Speichenrädern,

unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen „Bedindingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und mit der Aufschrift zu Loos I — IV: „Angebot auf Lieferung von Wagen",

zu Loos V: „Angebot auf Lieferung von Satzachsen"

versehen, postfrei bis zu dem auf den 27. Juni 1887 für Loos I—IV Mittags 12 Uhr, für Loos V Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzusenden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im genannten Büreau in den Geschäftsstunden von 8 — 3 Uhr zur Einsicht aus, und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von je 1 ℳ für Loos I — IV und von 2 ℳ für Loos V unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Altona, den 12. Juni 1887. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von 6 Stück dreiachsigen zweifach gekuppelten Personenzug-Tenderlokomotiven für den Berliner Vorortverkehr in einem Loos.

Angebote sind bis zum Verdingungstermin Mittwoch, den 29. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst W., Königgrätzerstrasse No. 132 einzusenden.

(Zuschlagsfrist 4 Wochen).

Angebotformulare, Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen und von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 5 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 13. Juni 1887. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 16 ausrangirten Lokomotiven Montag, den 4. Juli d. J. 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzerstrasse No. 132. Angebote sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven" an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Berlin, den 14. Juni 1887. (H&V 1406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. 260 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt bis zum 30. dieses Monats dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 15. Juni 1887. (1407)
Grossherzogliche Direktion.

7. Offene Stellen.

Gesucht für baldigsten Antritt
zwei Maschineningenieure,
die die Schlussprüfung an einem Deutschen Polytechnikum bestanden, mindestens zwei Jahre im Maschinenbau oder im Eisenbahnwesen beschäftigt gewesen, auch in den praktischen Arbeiten geübt sind und die für die Maschinen-Oberbeamten im Eisenbahndienste eines Deutschen Staates vorgeschriebene Staatsprüfung (Baumeisterprüfung) abgelegt haben oder spätestens nach Ablauf eines Jahres abzulegen beabsichtigen.

Unter günstigen Aussichten für die Zukunft kann dem einen der Gesuchten bei genügenden Kenntnissen im Eisenbahnwesen baldigste bezw. sofortige Anstellung mit 2 400 oder 2 700 ℳ, dem anderen könnten zunächst nur seinen Leistungen entsprechende Wochendiäten zugesichert werden.

Bewerbungen sind bis zum 30. dieses Monats unter Beifügung des Lebenslaufs und der erforderlichen Nachweise an die unterzeichnete Verwaltung einzureichen, von welcher auch weitere Auskünfte ertheilt werden.

Chemnitz, den 15. Juni 1887. (JC 1408)
Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 46 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verw.

Bericht über die im Jahre 1886 vorgekommenen **Achsbrüche**, sowie diejenigen **Achs-Anbrüche**, welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechselung der betreffenden Achse geführt haben. (Forts. aus No. 45.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln r.	Krupp	21/1. 1866	12/1. 1886	Wagenachse aus Gussstahl	frisch mit altem Anbruch	4461	48,7	25,5	sehr feinkörnig, hellgrau, in der Mitte zerklüftet, Rand wenig aufgezogen	unverändert.	
dto.	Englerth & Cünzer	1/5. 1871	16/2. 1886	Wagenachse aus Puddelstahl	frisch	2852	37,9	16	theils feinkörnig, matt dunkelgrau, theils stark zerklüftet und krystallinisch	rauh mit Querrissen.	
dto.	Haswell	12/9. 1866	24/2. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	alter Anbruch, frisch nachgebrochen	2900	61,9	28	feinkörnig, mattgrau, zerklüftet, hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	Krupp	5/3. 1869	24/2. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	alte Anbrüche unter dem Excenterringe	5548	36,9	17,5	dto.	dto.	
dto.	Bochumer Verein	8/3. 1876	15/3. 1886	dto.	alter Anbruch am Ende der Keilnuth	3463	54,8	24,5	dto.	dto.	
dto.	Englerth & Cünzer	5/4. 1870	25/1. 1886	Wagenachse aus Puddelstahl	frisch und vollständig abgewürgt	2974	47	24,5	feinkörnig, matt dunkelgrau, in der Mitte rissig, zerklüftet, stellenweise aufgezogen	rauh mit Einschnürungen.	
dto.	unbekannt	—	20/4. 1886	Tenderachse	frisch, langrissiges Material	2648	36,0	23,5	feinkörnig, matt dunkelgrau, zerklüftet, hoch aufgezogen	sehr rauh, langrissig.	
dto.	Borsig	14/6. 1864	11/4. 1886	Tenderachse aus Eisen	$^2/_3$ alter, $^1/_3$ frischer Bruch	2974	50,4	28,0	feinkörnig, mattgrau, porös, hoch aufgezogen	sehr rauh, Längs- und Querrisse.	
dto.	Haswell	4/10. 1866	1/5. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	Anbruch	4482	20,4	17,5	feinkörnig, stark glitzernd und gar nicht aufgezogen	etwas rauh, eine Einschnürung.	
dto.	dto.	29/8. 1867	13/5. 1886	dto.	dto.	3565	54,84	24	sehr feinkörnig, gleichmässig matt hellgrau, sehr hoch aufgezogen	etwas rauh, 2 schwache Einschnürungen.	
dto.	dto.	14/11. 1866	14/5. 1886	dto.	dto.	3696	52,29	18	dto.	etwas rauh, eine Einschnürung.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K E.-D. Köln r.	Haswell	3/11. 1866	14/5. 1886	Tender-achse aus Gussstahl	Anbruch	3259	60,56	26	sehr feinkörnig, gleichmässig matthellgrau, sehr hoch aufgezogen	wenig rauh an der Bruchstelle.	
dto.	dto.	4/11. 1867	13/5. 1886	dto.	dto.	3504	53,76	22	dto.	etwas rauh.	
dto.	dto.	26/8. 1867	15/5. 1886	dto.	dto.	2772	60,76	26,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	15/8. 1867	13/5. 1886	dto.	dto.	2916	61,75	18,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	26/10. 1866	1/5. 1886	dto.	dto.	3463	55,39	23,5	sehr feinkörnig, matthellgrau, zerklüftet, Rand aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	dto.	13/11. 1866	1/5. 1886	dto.	dto.	3361	56,98	18,5	sehr feinkörnig, gleichmässig matthellgrau, zerklüftet, Rand sehr hoch aufgezogen	dto.	
dto.	Bochumer Verein	30/10. 1872	11/5. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	alter Anbruch	3870	50,44	23,5	dto.	dto.	
dto.	Union in Dortmund	31/5. 1882	24/5. 1886	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	frisch mit altem Anbruch	3840	49,14	22,5	sehr feinkörnig, matthellgrau, zerklüftet, aufgezogen	dto.	
dto.	Haswell	3/10. 1866	20/5. 1886	Tender-achse aus Gussstahl	Anbruch	3891	13,88	13	feinkörnig, krystallinisch stark glitzernd, Rand nicht aufgezogen	Querrisse nach der ganzen Länge.	
dto.	dto.	13/9. 1866	26/6. 1886	dto.	dto.	3107	61,19	27,5	sehr feinkörnig, gleichmässig matthellgrau, zerklüftet, sehr hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	dto.	5/11. 1866	28/5. 1886	dto.	dto.	3436	56,79	22,5	dto.	etwas rauh, Einschnürung.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln r.	Bochumer Verein	27/4. 1874	27/5. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	Anbruch	3436	55,79	28,5	sehr feinkörnig, gleichmässig matt hellgrau, zerklüftet, sehr hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	Phönix in Eschweiler	19/11. 1875	24/6. 1886	Wagenachse aus Bessemerstahl	¾ frisch, ¼ alt	4130	51,22	23,0	dto.	dto.	
dto.	Haswell	12/9. 1866	3/7. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	Anbruch	2829	1,59	2,5	körnig, krystallinisch, stark glitzernd, Rand nicht aufgezogen	einzelne Löcher mit schwarzer Masse angefüllt, zahlreiche Querrisse.	
dto.	Borsig	4/1. 1875	20/7. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	dto.	3098	49,77	18,5	sehr feinkörnig, matt hellgrau, wenig zerklüftet, Rand aufgezogen	Querrisse, wenig rauh.	
dto.	Haswell	14/9. 1866	21/7. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	dto.	4184	69,81	26,5	sehr feinkörnig, gleichmässig matt hellgrau, zerklüftet, sehr hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	dto.	20/11. 1866	21/7. 1886	dto.	dto.	4244	57,82	19,5	dto.	dto.	
dto.	Hösch & Söhne	31/12. 1869	9/7. 1886	Wagenachse aus Eisen	Bruch	3557	53,59	29	dto.	rauh.	
dto.	Borsig	29/9. 1867	28/7. 1886	Lokomotiv-Laufachse aus Gussstahl	zur Hälfte alter Anbruch	6043	31,33	18	körnig, krystallinisch, stark glitzernd, zerklüftet, nicht aufgezogen	rauh, ein kleiner Anbruch.	
dto.	Hörder Bergwerks-Verein	9/12. 1865	29/8. 1886	Wagenachse aus Puddelstahl	mit altem Anbruch	2669	4,74	2,5	²/₃ grobkörnig, krystallinisch, stark glitzernd, ⅓ schlackig	die schlackige Stelle stark querrissig.	
dto.	Englerth & Cünzer	16/9. 1872	30/8. 1886	dto.	alter Anbruch	3504	45,24	23	feinkörnig, mattgrau, zerklüftet, sehr hoch aufgezogen	rauh und einige Querrisse.	
dto.	Haswell	15/8. 1867	27/9. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	dto.	3819	65,63	26	dto.	wenig rauh.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln r.	Krupp	14/12. 1868	9/10. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	alter Anbruch	6457	30,11	10,5	feinkörnig, krystallinisch stark glitzernd, nicht aufgezogen	wenig rauh, Einschnürung.	
dto.	Haswell	13/11. 1866	15/11. 1886	Tender-achse aus Gussstahl	dto.	3952	59,03	20,5	sehr feinkörnig, matt hellgrau, zerklüftet, sehr hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	dto.	3/10. 1867	15/11. 1886	dto.	dto.	3953	58,53	24,5	dto.	dto.	
dto.	dto.	12/3. 1866	19/11. 1886	dto.	dto.	3341	65,9	30	dto.	sehr rauh, querrissig.	
dto.	dto.	7/10. 1866	10/11. 1886	dto.	dto.	4522	49,88	26,5	dto.	wenig rauh.	
dto.	Bochumer Verein	16/4. 1873	16/11. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	dto.	4785	32,22	20,5	feinkörnig, hellgrau, glitzernd	rauh, mehrere kurze Anbrüche.	
dto.	Hörder Bergwerks-Verein	30/1. 1870	28/10. 1886	Wagen-achse aus Puddelstahl	theils alt, theils frisch	3532	7,1	6,5	körnig, krystallinisch, hellglänzend, mit einer schlackigen Stelle	rauh, kurze Anbrüche, von der fehlerhaften Stelle ausgehend.	
dto.	Haswell	3/10. 1867	24/11. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	alte Anbrüche	4691	50,67	19,5	feinkörnig, matt hellgrau, zerklüftet, sehr hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	Borsig	21/3. 1871	9/12. 1886	dto.	Anbrüche in den Keilnuthen	5914	21,94	12,0	feinkörnig, hellglänzend, krystallinische Stelle	rauh.	
dto.	Pönsgen in Düsseldorf	27/1. 1883	29/12. 1886	Tender-achse aus Martinstahl	Lang- und Querrisse theils frisch, theils alt	4135	53,76	29,0	sehr feinkörnig, mattgrau mit Rissen und einer fehlerhaften Stelle	mehrere kurze Anbrüche.	
Königl. Sächsische Staatsb.	unbekannt	1866	3/1. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	Anbruch an der Keilnuth	3298	56,0	22,7	dunkelgrau sehnig	verschrumpft.	

(Schluss folgt.)

№ 47. 1887.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16,

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Juni 1887.

Dieser Nummer liegt der Schluss von dem Bericht über die in 1886 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche bei.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1887.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Das neue Oesterreichische Lokalbahngesetz.

Am 1. Juli 1886 war die Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes vom 25. Mai 1880, dessen Gültigkeit der Reichsrath wiederholt verlängert hatte, abgelaufen. Die beiden Gesetzentwürfe, durch welche Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Lokal- und Strassenbahnen (Tramways) getroffen wurden, waren erst am 18. Juni 1886 dem Abgeordnetenhause vorgelegt worden; dasselbe überwies die Entwürfe an seinen Eisenbahnausschuss und gab dem bestehenden Gesetze noch eine weitere Frist bis zum Jahresschlusse. Aber auch dieser Zeitpunkt kam heran, ohne dass der Ausschuss seine Arbeit beendet hatte. Der Reichsrath ertheilte daher der Regierung die Ermächtigung, die vorliegenden Konzessionsgesuche im Sinne des Gesetzes vom 25. Mai 1880 zu erledigen. Erst unmittelbar vor dem Beginne der diesjährigen Sommerferien überreichte der Ausschuss das von ihm festgestellte Gesetz dem Abgeordnetenhause, welches dasselbe ohne längere Debatten mit geringen Aenderungen annahm. Da nunmehr auch der zustimmende Beschluss des Herrenhauses erfolgt ist, so wird binnen kurzem die gesetzlose Zeit für das Lokalbahnwesen in Oesterreich zu Ende sein. Es ist gewiss nicht ohne Interesse, das neue Gesetz kennen zu lernen und den eigentlichen Werth seiner Bestimmungen zu erwägen.

Einer Anregung folgend, welche bei der Vorberathung einer früheren Regierungsvorlage bezüglich der Lokalbahngesetzgebung im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses ausgesprochen worden war, hatte die Regierung an Stelle des vorgelegten einen Gesetzentwurfes nunmehr zwei Gesetzentwürfe ausgearbeitet, von denen der eine die Lokalbahnen, der andere die Strassenbahnen (Tramways) behandelt; doch ist hierbei nicht die Benutzung des Strassenkörpers als Bahnkörper, sondern der Motor, mittelst dessen der Betrieb ausgeführt wird, als das unterscheidende Merkmal gedacht, so dass eine Strassenbahn, auf welcher die Wagen von mechanischen Motoren befördert werden, den Bestimmungen des Lokalbahngesetzes untersteht. Daneben kommt aber auch der Zweck der Strassenbahn mit in Frage, denn eine mittelst thierischer Kraft betriebene Strassenbahn wird nur dann nach dem bezüglichen „Tramwaygesetze" behandelt, wenn sie ausschliesslich der Personenbeförderung im Ortsverkehre dient, worüber dem Handelsministerium in fraglichen Fällen die Entscheidung zusteht. Es erscheint uns nicht gerechtfertigt, den gesetzlichen Charakter einer Nebenbahn nach dem Motor zu bestimmen; es kann vielmehr für alle durch das Gesetz festzustellenden Einzelheiten gleichgültig sein, ob man einen Wagen mittelst Pferden, mittelst Seil und feststehender Dampfmaschine, mittelst Lokomotive oder mittelst Elektrizität befördert. Der mechanische Motor dürfte nur insofern in Betracht kommen, als derselbe vielleicht benutzt wird, um Massenbeförderungen zu bewerk-

stelligen. Der Charakter einer Strassenbahn ist ein ohnehin sehr scharf begrenzter; wenn man aber darauf hinweist, — wie es in dem erläuternden Berichte der Regierung thatsächlich geschieht —, dass bei vielen Bahnen die Schienen streckenweise auf bestehenden Strassen, streckenweise auf eigenem Bahnkörper verlegt sind, so spricht dies nur dafür, ein einziges Gesetz für das gesammte Nebenbahnwesen zu schaffen, nicht aber ein Unterscheidungsmerkmal zu wählen, welches bei der heutigen Ausbildung der Mechanik eigentlich nicht mehr als solches aufgefasst werden kann.

Im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses scheinen denn auch bezüglich dieses durchaus neuen Grundsatzes einer Abgrenzung der beiden Begriffe „Lokal- und Strassenbahnen" wesentliche Bedenken rege geworden zu sein. Da aber mit der Entscheidung hierüber auch die Frage über die Zuständigkeit der selbständigen Strassen-Verwaltungskörper in engster Verbindung stand, so schien eine endgültige Erledigung dieser grundsätzlichen Frage ohne vorhergehende sorgfältige Klärung der Ansichten im gesetzgebenden Körper, sowie ausserhalb desselben nicht empfehlenswerth. Es gilt dies gleicherweise von der im Gesetzentwurfe ausgesprochenen zwangsweisen Benutzung nicht „ärarischer Strassen", welche bekanntlich zu Kundgebungen der hervorragendsten Städte Oesterreichs Anlass gegeben hat. Um aber die gesetzlose Zeit nicht länger fortbestehen zu lassen, beschloss der wiederholt genannte Ausschuss, in die Berathung der Regierungsvorlage über die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen einzutreten und auch aus diesem Entwurfe nur jene Bestimmungen herauszugreifen, welche als Vollmachten für die Regierung namentlich in materieller Hinsicht erscheinen und keinem grundsätzlichen Widerspruche begegnen.

Der erste Artikel des in Rede stehenden Gesetzes ermächtigt die Regierung, bei Konzessionirung neuer Lokalbahnen in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb alle thunlichen Erleichterungen und Begünstigungen zu gewähren. Der Umfang derselben ist dem Ermessen des Handelsministeriums freigestellt; als Grundlage hierfür hat die ermässigte Fahrgeschwindigkeit zu dienen und ferner die Rücksicht auf „das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen." Dieser letztere Zusatz war im Gesetzentwurfe nicht enthalten; er wurde auf den Antrag des Abgeordneten Dr. Herbst, welcher sich als entschiedener Vertreter der Gemeinde-Selbständigkeit zeigte, vom Eisenbahnausschusse beigefügt. Es muss übrigens betont werden, dass den „autonomen", zur Handhabung der Lokalpolizei berufenen Körperschaften gesetzlich nicht das Recht zukommt, in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb Vorschriften zu erlassen, dass also auch der fragliche Zusatz, welcher nur auf „bestehende" Gesetze hinweist, zur Zeit eigentlich gegenstandslos erscheint.

Eine Erläuterung des Begriffes „Lokalbahnen" findet sich nicht in dem Gesetze. Sie wurde zwar von einzelnen Mitgliedern des Ausschusses angeregt, wobei man theils auf die ermässigte Geschwindigkeit, theils auf die vorwiegend örtliche Bedeutung solcher Bahnen Bezug nahm; da aber keine der vorgeschlagenen Erklärungen allen Anforderungen genügte, sah man hiervon ab. Die Bedeutung einer Erläuterung liegt unserer Anschauung nach nicht so sehr in der scharfen, in jeder Beziehung erschöpfenden Umgrenzung des Begriffes, als in der Bezeichnung jener Umstände, welche der Regierung die Berechtigung bieten, Erleichterungen zu gewähren, Begünstigungen zuzugestehen, finanzielle Unterstützungen auszusprechen. Diese Umstände sind bei Lokalbahnen zweifellos die geringere Geschwindigkeit der Züge, die auf ihnen verkehren, der mindere Massenverkehr und in gewissem Sinne auch die wesentlich örtlichen Verhältnissen angepasste Betriebsanlage und Betriebsart. Es scheint, dass nur die Eile, mit welcher die Vorlage zu erledigen war, über die Einschaltung einer derartigen wichtigen Erläuterung nach kurzer Erörterung hinweggehen liess. — Der erste Artikel des Gesetzes enthält auch die im früheren Gesetze als besonderer Paragraph angeführte Bestimmung über den Sekundärbetrieb auf Hauptbahnen. Es wäre sehr zu wünschen, dass im Interesse der wirklichen Sparsamkeit im Eisenbahnbetriebe von diesen gesetzlich zulässigen Erleichterungen eine umfassendere Anwendung gemacht würde, als dies bisher geschieht, und dass das Beispiel der Französischen Eisenbahnen, welche in jüngster Zeit ihre „Omnibuszüge" trefflich organisirt haben, ausgedehnte Nachahmung fände.

Der zweite Artikel des Gesetzes befreit die Lokalbahnen von allen Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz jenes Mehraufwandes, welcher aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwächst; er befreit sie von der unentgeltlichen Herstellung und Erhaltung von Amtsräumen und von allen durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom Jahre 1854 ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post. Der Artikel wurde ohne Erörterung im Ausschusse, sowie im Abgeordnetenhause angenommen. Die Regierung begibt sich durch denselben eines Rechtes, welches im allgemeinen Interesse liegt, nämlich der unentgeltlichen Beförderung der Briefsendungen, ohne den Bahnen eine wesentliche Begünstigung zu bieten. Denn die unentgeltliche Beförderung eines Postbeamten, die Anbringung eines Postkastens an einem Wagen können nicht als drückende Lasten erscheinen.

Der dritte Artikel des Lokalbahngesetzes ermächtigt die Regierung, Ausnahmen von den gesetzlichen Vorschriften über das Tarifwesen zu gewähren. In dieser allgemeinen Fassung ist eine grosse Verantwortlichkeit der Regierung begründet; denn es liegt in ihrer Macht, durch die richtige Handhabung des Tarifwesens das Lokalbahnwesen in Oesterreich zu fördern und zu beleben. Jede Nebenbahn wurzelt mehr oder weniger mit allen ihren Fasern in dem Verkehrs-, Handels- und Industrieleben eines beschränkteren Raumes, eines engern Bezirkes; sie muss sich den leichteren und rascheren Regungen desselben so schnell als möglich anpassen, um daraus für sich selbst Vortheil zu ziehen und auch jenen nutzbringend zu werden. Bei ihnen ist also eine grosse Beweglichkeit der Tarife von hervorragender Bedeutung, während bei den Hauptbahnen, welche den Verkehr des Weltmarktes vermitteln, eine gewisse Stetigkeit in dieser Beziehung nothwendig ist. Darum verdienen die Maximaltarife bei Lokalbahnen in mancher Hinsicht den Vorzug; sie haben auch bei den Französischen Nebenbahnen ihre Anwendung gefunden.

In den vier folgenden Artikeln des Gesetzes wird eine Frage von hervorragender Wichtigkeit, man möchte beinahe sagen, die Lebensfrage des Nebenbahnwesens behandelt, nämlich die Frage der finanziellen Unterstützungen und Begünstigungen, welche den Lokalbahnen wegen ihrer Bedeutung für das öffentliche Wohl vom Staate gewährt werden sollen. In diesen Artikeln liegt der Kernpunkt des ganzen Gesetzes, und es ist kein Zweifel, dass die bezüglichen Vorschläge der Regierung nur deshalb verhältnissmässig geringe Aenderungen erfuhren, weil man das Gesetz als ein vorläufiges erklärte und eine anderweitige gesetzliche Regelung über die Finanzirung der Lokalbahnen forderte. Die beiden ersteren der erwähnten Artikel sprechen die Gebühren-, Stempel- und Steuerfreiheit der Lokalbahnen für verschiedene, einzeln angeführte Fälle auf höchstens 30 Jahre aus und bestimmen die Umwandlung der Stempelgebühr bei den Personenfahrkarten in eine Prozentualgebühr, welche mit 3 pCt. des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich „nachhinein" an die Gefällskassen abzuführen ist.

Die Aenderung, welche nach dem Antrage des Abgeordneten Dr. Herbst erfolgte, bedeutet eine nicht ganz unwesentliche Einschränkung der finanziellen Begünstigungen, und zwar im Interesse der Gemeinden, welche zumeist gerade den grössten Vortheil aus der Anlage und dem Betriebe einer

Lokalbahn zu schöpfen vermögen. Die Lokalbahnunternehmungen können danach nicht mehr durch die Regierung von jenen Gebühren befreit werden, welche nach den bestehenden Gesetzen namentlich bei der Grundeinlösung den Gemeinden und anderen selbständigen Körperschaften zukommen.

Eine Begünstigung, welche im früheren Gesetze nicht vorgesehen war, wird durch den sechsten Artikel des neuen Gesetzes gewährt. Derselbe gibt der Regierung das Recht, bei Lokalbahnen, welche in „vom Staate für seine eigene Rechnung betriebene Hauptbahnen münden," von einer Vergütung oder einem Beitrage für die Mitbenutzung bestehender Anlagen der Hauptbahn und für den Stationsdienst, der in den Anschlussbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgt wird, vollständig abzusehen. Auch die Verwaltungen solcher Bahnen, für welche der Staat Garantie leistet, dürfen gleiche Erleichterungen den an ihre Linien anschliessenden Lokalbahnen zugestehen. Der Werth dieser Begünstigungen lässt sich erst in vollem Umfange würdigen, wenn man die unverhältnissmässig hohen Beträge berücksichtigt, welche zumeist von den Verwaltungen der Privatbahnen für die gleichen „Dienstleistungen" bezw. Zugeständnisse gefordert werden. Die Fälle sind nicht ganz vereinzelt, in denen durch solche bedeutende Ansprüche der Anschluss an eine Hauptbahn unmöglich, ja selbst die Ausführung der Lokalbahn überhaupt in Frage gestellt wurde. Bei der grossen Ausdehnung des Staatseisenbahn-Netzes in Oesterreich und bei dem Umstande, dass dasselbe Länder durchzieht, für welche der Bau von Lokalbahnen sehr wünschenswerth und gewiss auch nicht unrentabel erscheint, dürfte die fragliche Bestimmung für den Aufschwung des Nebenbahnwesens nicht ohne günstigen Einfluss bleiben. Ob die Privatbahnen, von denen sich einige in sehr ungünstiger finanzieller Lage befinden, dem Beispiele des Staates folgen werden, ist zweifelhaft; doch dürfte die Macht der Verhältnisse sie früher oder später zu entsprechenden Begünstigungen an die Lokalbahnen zwingen.

Durch den siebenten Artikel des Gesetzes wird auf die Möglichkeit einer unmittelbaren finanziellen Unterstützung der Lokalbahn-Unternehmung seitens des Staates hingewiesen, jedoch betont, dass dieselbe nur von Fall zu Fall durch ein besonderes Gesetz bestimmt und überhaupt nur dann zugestanden werden kann, wenn Land, Gemeinde und sonstige Interessenten eine ihren besonderen Verhältnissen entsprechende Betheiligung an dem Unternehmen beschlossen haben. — Die so überaus wichtige Frage der unmittelbaren materiellen Unterstützung der Nebenbahnen, zu welcher der Staat aus Gründen, die hier wohl keiner näheren Erläuterung bedürfen, in gewissen Fällen geradezu verpflichtet erscheint, ist also eigentlich gar nicht oder doch in sehr ungenügender Weise gelöst. Im Ausschusse wurde dieser Anschauung auch unverhohlen und entschieden Ausdruck gegeben, dabei aber betont, dass das vorliegende Gesetz überhaupt nur einen vorläufigen Charakter besitze, dass auf eine endgültige und zweckentsprechende Regelung dieser Angelegenheit hingestrebt werden müsse, dieselbe aber nicht in jener kurzen Zeit erreicht werden könne, in welcher der Gesetzentwurf durchberathen werden müsse, um der bestehenden Gesetzlosigkeit ein Ende zu machen. Hierbei wurde wiederholt angeregt, das Nebenbahnwesen in Oesterreich in gleicher Weise zu regeln, wie dies in Belgien der Fall ist. Erst kürzlich ist der Eisenbahndirektor Hofrath von Pichler mit hierauf bezüglichen Vorschlägen in der „Neuen Freien Presse" hervorgetreten.

Die Organisation des Belgischen Nebenbahnwesens ist eine der genialsten Einrichtungen, welche auf dem Gebiete der Lokalbahn-Gesetzgebung ins Leben gerufen wurden. Sie beruht auf dem Gedanken, dass das Nebenbahnwesen der Privatspekulation nach Möglichkeit entzogen werden müsse, dass die Schaffung eines grossen Nebenbahnnetzes durch das gemeinsame Wirken der Gemeinden, Provinzen und des Staates unter beschränkter Theilnahme von Privaten anzustreben sei. Diese Organisation setzt also ein reges Verständniss für die Bedeutung der Nebenbahnen voraus, eine lebhafte Theilnahme an den allgemeinen öffentlichen Interessen und die Erkenntniss der Nothwendigkeit, den Bedürfnissen grösserer Bezirke die Vortheile des eigenen „Kirchthurmsprengels" unterzuordnen. In Oesterreich gibt es kaum eine Lokalbahn-Unternehmung, welche nicht bittere Klagen über die Schwerfälligkeit, die Abneigung und die Chikanen der Gemeinden zu berichten wüsste, welche nicht durch zahlreiche Beispiele darthun könnte, wie sehr die Gemeinden danach streben, neben dem mittelbaren Vortheile, welcher ihnen aus den Lokalbahnen erwächst, auch noch unmittelbaren Nutzen zu ziehen. Selbst in Belgien, wo das Verständniss für die Bedeutung der Nebenbahnen viel tiefer in die übrigens vorwiegend industrielle Bevölkerung gedrungen ist, musste man schon ein Jahr nach dem Erlasse des erwähnten Gesetzes eine Aenderung desselben in dem Sinne vornehmen, dass sich auch das Privatkapital für die Unternehmungen zu begeistern vermochte, indem ihm die Betheiligung bei der Bildung des Kapitals durch Zuerkennung grösserer Rechte begehrlicher gemacht wurde. Es wird daher, bevor man das Belgische Gesetz wenigstens in seinen Grundzügen nachahmt und den Oesterreichischen Verhältnissen so gut als möglich anzupassen sucht, wohl zu erwägen sein, ob man mit Rücksicht auf die eben kurz angedeuteten Umstände das Nebenbahnwesen hierdurch in seiner Entwickelung nicht etwa mehr hemmen als fördern würde.

Der achte Artikel des in Rede stehenden Gesetzes legt jenen Lokalbahnen, welche irgend einer finanziellen Begünstigung sich erfreuen, die Verpflichtung auf, der Staatsverwaltung jederzeit die Mitbenutzung ihrer Linien für „den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen" einzuräumen. Die Art dieser Mitbenutzung ist im Sinne eines Peageverkehrs gedacht; die jährliche Entschädigung an die Lokalbahn hat im Verhältniss des Antheils der mitbenutzenden Staats-Eisenbahnverwaltung an der gesammten Transportleistung auf der Peagestrecke zu stehen und ist die hierbei massgebende Berechnungsart in der Konzessionsurkunde festzusetzen. Dieser Artikel bestimmt auch, dass die Staatsbahnverwaltung eine Lokalbahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Konzession festzustellenden Bedingungen jederzeit einlösen kann. Eine Vorschrift bezüglich dieser Bedingungen ist der Regierung im Gesetze nicht gegeben.

Sehr wichtige Bestimmungen enthält der neunte Artikel, welcher von der Ausgabe von Prioritätsobligationen handelt. Er lautet nunmehr wesentlich anders, als er im Entwurfe sich darstellte. Während der letztere einfach, aber auch in sehr allgemeiner Form bestimmte, dass „die Ausgabe von Prioritätsobligationen insolange und insoweit ausgeschlossen ist, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach dem Erachten der Regierung dauernd gesichert erscheint", sind nunmehr einige ergänzende und zugleich beschränkende Zusätze beigefügt. Die Prioritätsobligationen dürfen — nach dem Gesetze — nur auf Oesterreichische Währung lauten. Ferner kann die Ausgabe von Prioritätsobligationen nur dann gestattet werden, wenn die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint; sie ist aber nicht zulässig, wenn aus Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen die bücherliche Einlage unstatthaft erscheint. Wenn diese Fassung des Artikels auch noch nicht als eine durchweg zutreffende bezeichnet werden kann, so dürfte sie doch einer allzuweit gehenden ungleichmässigen Behandlung der Nebenbahnen, welche für die Gesammtheit selbst nachtheilig ist, bis zu einem gewissen Grade vorbeugen.

Im zehnten Artikel ist nun der Inhalt der zehn Artikel (XI bis XX) des Entwurfes über die Benutzung von Strassen zusammengefasst, soweit die einzelnen Bestimmungen der letzteren ohne Widerspruch im Ausschusse angenommen wurden. Der erste Theil des fraglichen Artikels spricht die Bedingungen aus, unter welchen die Benutzung von Reichs-

strassen zur Anlage von Lokalbahnen zulässig erscheint; er enthält keine bemerkenswerthe Anordnung oder Verfügung. Dagegen hat der zweite Theil des Artikels im Abgeordnetenhause nach lebhafter Erörterung einen Zusatz erhalten, welcher im Interesse der Entwickelung unseres Nebenbahnwesens sehr wünschenswerth war. Der Ausschuss hatte nämlich die Benutzung öffentlicher, dem Staate nicht gehöriger Strassen einfach von der Zustimmung „der zur Erhaltung Verpflichteten" abhängig gemacht. Eine einzige kleine Gemeinde wäre sonach im Stande gewesen, die Anlage einer Bahn, welche mehrere Gemeinden durchziehen soll, zu verhindern. Dieser Artikel hätte daher, wie Abgeordneter Dr. Kopp sehr richtig bemerkte, zu Erpressungen einzelner Gemeinden Anlass geben können, und es ist daher erfreulich, dass der Antrag Dr. Kopp's, welcher auch von Dr. Herbst unterstützt wurde und dahin abzielt, das besondere Interesse einem höheren und allgemeinen unterzuordnen, trotz einiger Einwendungen angenommen wurde. Diesem Beschlusse gemäss entscheiden über die Frage der Benutzung öffentlicher, dem Staate nicht gehöriger Strassen zur Anlage von Lokalbahnen auch jene Behörden oder Organe, welche „zur Ertheilung der Zustimmung zur Benutzung der Strasse seitens der Lokalbahn-Unternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind," also in erster Linie der Landesausschuss.

Durch die Bestimmung des vorletzten elften Artikels, dass das Gesetz am 31. Dezember 1890 erlischt, ist der vorläufige Charakter desselben ausgesprochen. Bei der allgemeinen Fassung seiner Bestimmungen, welche der Regierung nur eine Reihe von Vollmachten einräumen, ohne ihr eine bestimmte Vorschrift zu geben, ohne selbst die wichtigsten Fragen soweit als möglich im einzelnen zu lösen, ist es gut, dass dem Gesetze nur eine so kurze Dauer der Wirksamkeit zugestanden wurde. Und wenn auch die Lebensfrist desselben abermals, wie bei dem früheren Gesetze, verlängert werden sollte, so wird man endlich doch an die Behandlung und Durchführung jener Fragen herantreten müssen, deren schwierige Lösung diesmal zu einer vorläufigen Erledigung geführt hat. Wir haben schon früher darauf hingewiesen, dass es sich hierbei ausschliesslich um die Wahrung der Selbständigkeit der Strassen-Verwaltungskörper handelt. Die Vertreter der Anschauung, dass diese Selbständigkeit unantastbar sei, wollen dem Expropriationsrechte auf den Strassenkörper für die Anlage von Nebenbahnen nicht zustimmen. Sie vergessen, dass durch die Ausübung desselben an der Selbständigkeit der Strassen-Verwaltungskörper ebensowenig gerüttelt wird, wie etwa durch die Expropriation eines Feldes zu Gunsten einer Bahnunternehmung an dem Eigenthumsrechte eines Privatbesitzes. Das Expropriationsrecht kommt ja nur dann zur Anwendung, wenn rein örtliche Interessen und Wünsche sich trotzig und hindernd den höheren Interessen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs gegenüberstellen. Ohne Expropriationsrecht auf die Strassen wird die Anlage eines grossen Strassenbahnnetzes in Oesterreich unmöglich sein. Es wäre daher, nachdem dasselbe jetzt für mehrere Jahre ausgeschlossen erscheint, sehr zu wünschen, dass jene Zeilen, mit welchen der Bericht der Eisenbahnkommission des Herrenhauses über das Lokalbahngesetz sich äussert, in den weitesten Kreisen Beachtung finden. In diesem Berichte heisst es mit Bezug auf die eben berührte Frage:

„.... so kann nur der Hoffnung Raum gegeben werden, dass in allen Fällen, wo es sich um die Anspruchnahme von Strassen behufs Herstellung wichtiger Lokalbahnen unter der Herrschaft des hier in Frage stehenden Gesetzes handeln wird, von Seite der kompetenten autonomen Körperschaften nicht geradezu unerfüllbare Forderungen werden gestellt werden, welche das Zustandekommen derartiger Lokalbahnen zu hindern vermöchten." Alfred Birk.

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsches Reich: Personalnachrichten.

Der vortragende Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Schulz, ist als vortragender Rath in das Reichs-Eisenbahnamt versetzt und bis auf weiteres mit der Vertretung des Präsidenten desselben beauftragt worden.

Preussische Staatsbahnen: Personalnachrichten.

Dem Regierungs- und Baurath Jordan in Breslau ist die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden. — Der Königliche Regierungs-Baumeister Riese in Frankfurt a/M. ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. ernannt worden. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schaefer, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (linksrh.) in Köln, ist gestorben.

Strategische Eisenbahnen.

Der Badischen Kammer ist ein Nachtrag zu dem Eisenbahnbudget vorgelegt, welcher die auf Baden entfallenden Ausführungen zur Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung betrifft (vergl. No. 33 d. Ztg.). Hiernach sind die Kosten:

1. für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecken:

Lauda bis Badische Grenze	auf	595 500 M.
Eppingen-Bretten-Bruchsal bis Bayerische Grenze	„	1 889 000 „
Villingen-Hausach	„	1 987 000 „
	zusammen auf	4 471 500 M.

2. für Herstellung neuer Eisenbahnlinien:

von Leopoldshöhe nach Lörrach, von Schopfheim nach Wallbach, von Weizen nach Hintschingen: auf 4 000 000 M. als erste Rate

veranschlagt. Zu diesen Gesammtkosten von 8 471 500 M. werden von dem Deutschen Reiche 7 600 775 M. beigetragen, so dass auf Baden 870 725 M. entfallen.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.

Die Direktion hat von der Uebernahme des Baues der Bahn von Oertzenhof nach Woldegk Abstand genommen, weil sie die von den Ständen an die Bewilligung einer Landeshilfe geknüpften Bedingungen nicht für annehmbar erachtet.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

In dem bekannten Prozesse der Aktionäre der Aachen-Jülicher Bahn ist nach der „Köln. Ztg." die Berufungsverhandlung beim Kölner Oberlandesgericht auf den 3. Oktober d. J. anberaumt worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden vom 1. bis 15. Juni d. J. an 13 Arbeitstagen täglich im Durchschnitt 138 Wagenladungen Steinkohlen und Kokes von je 10 t abgefahren gegen 150 Wagenladungen in der voraufgegangenen vierzehntägigen Zeit mit 12 Arbeitstagen und gegen 99 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres mit 11 Arbeitstagen. Die Gesammtabfuhr betrug in der ersten Hälfte des Monats Juni d. J. 1 793 Wagenladungen gegen 1 798 Wagenladungen in der zweiten Hälfte des Monats Mai d. J. und gegen 1 089 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Mai 1886.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

In der am 11. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurden Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt, die Direktion entlastet, die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wieder gewählt und 39 Stück Stamm-Prioritätsaktien ausgeloost.

Ostpreussische Südbahn.

In der am 14. d. Mts. unter dem Vorsitz des Geh. Kommerzienrath Simon abgehaltenen Generalversammlung waren 36 Aktionäre erschienen, welche ein Aktienkapital von 7 357 800 Mark und 1 593 Stimmen vertraten. Nachdem die Bilanz für das Jahr 1886 nebst Gewinn- und Verlustrechnung und der Bericht des Verwaltungsraths über den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft zur Vorlage gebracht war, erstatteten die Revisoren Bericht über die Prüfung der Bilanz. Seitens derselben war nichts zu erinnern, und die Generalversammlung beschloss, die Bilanz und die vorgeschlagene Gewinnvertheilung zu genehmigen sowie den Verwaltungsrath zu entlasten. Es entfällt demnach aus dem Ertrage des Jahres 1886 auf die Stamm-Prioritätsaktien eine Dividende von 2 pCt. Demnächst wurden die Herren Rittergutsbesitzer Baron v. d. Goltz-Kallen und Baurath a. D. v. Kalkstein-Wogau als Mitglieder des Ver-

waltungsraths auf einen weiteren Zeitraum von vier Jahren wiedergewählt. Auch den bisherigen Revisoren, Bankdirektor Bernecker, Kaufmann Zacharias und Stadtrath Hagen, wurde das gleiche Amt für das Geschäftsjahr 1887 übertragen. Für den Antrag eines Aktionärs auf Konvertirung der 4½ pCt. Prioritätsobligationen der Gesellschaft zu 4 pCt. unter Ausgabe von Namenspapieren, welche durch Blankogiro übertragbar sein würden, trat der Verwaltungsrath unter Befürwortung einer Ergänzung ein, welche die Unifikation der Emissionen und die Festsetzung einer möglichst niedrigen Tilgung sicherstellen soll. Derselbe sprach die Hoffnung aus, dass dem Antrage in der vorliegenden Form die ministerielle Genehmigung zu Theil werden dürfte, betonte aber, dass ohne eine solche nach den gesetzlichen Bestimmungen und den noch neuerdings ergangenen Erlassen des Königlichen Eisenbahnkommissariats vom 28. Mai und 10. Juni d. J. an die Ausführung dieses Antrages nicht herangetreten werden könnte. Der Antrag fand in der von dem Verwaltungsrath befürworteten Form, gegen 23 Stimmen, die Zustimmung der Generalversammlung. Weitere Anträge auf hypothekarische Sicherstellung der neu herauszugebenden Obligationen und Ausschluss der Kündbarkeit derselben für einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren wurden einstimmig abgelehnt. Die Annahme einer Remuneration wurde von dem Verwaltungsrathe mit Rücksicht auf die ungünstigen Erträge des Jahres 1886 abgelehnt. Demselben wurde für seine Geschäftsführung der Dank der Versammlung ausgesprochen.

Saal-Eisenbahngesellschaft.

In der am 15. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung waren 79 Aktionäre mit 1396 Stimmen anwesend, welche 12808 Stück Aktien mit einem Kapitale von 3842400 ℳ vertraten. Den Gesellschaftsbehörden wurde für 1886 Entlastung ertheilt und die Dividende für die Stammprioritätsaktien auf 3½ pCt. festgesetzt. Als Aufsichtsrathsmitglieder wurden gewählt die Herren Dr. jur. Mentz in Jena, Hofrath Schneider in Saalfeld, Finanzrath Reichardt in Altenburg, Rechnungsrath Breternitz in Rudolstadt, Bankier R. Moritz in Jena, Leopold Sachs in Breslau und Heinrich See in Wiesbaden.

Die Eröffnung der Seitenlinie Orlamünde-Pössneck erfolgt voraussichtlich im Herbst des nächsten Jahres.

Generalversammlungen: Festsetzung von Dividenden.

In den Generalversammlungen der nachstehend genannten Bahnen ist die Dividende festgesetzt:

1. bei der Broethaler Bahn auf 5 pCt.;
2. bei der Emmenthaler Bahn auf 3½ pCt.;
3. bei der Ruhlaer Bahn auf 3 pCt.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 25. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 4½ pCt. (wie im Vorjahre) auf die Vorzugsaktien A und B und von 3⅓ pCt. (gegen 2⅓ pCt. 1885) auf die Stammaktien vorzuschlagen.

Kiel-Flensburger Eisenbahn.

Nach Angabe der „Voss. Ztg." hat die Verwaltung beschlossen, mit Rücksicht auf die gesetzlich vorgeschriebene stärkere Ausstattung des Reservefonds nur eine Dividende von 2½ pCt. für die Stammaktien vorzuschlagen.

Königsberg-Kranzer Eisenbahn.

Zu Anfang des nächsten Monats findet die Aufsichtsrathssitzung statt, in welcher der Abschluss für das am 31. März beendete Geschäftsjahr vorgelegt werden wird. Dem Vernehmen nach soll die Dividende auf 7 pCt. festgesetzt werden.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahngesellschaft.

Eine weitere Einzahlung von 20 pCt. des gezeichneten Betrages wird bis zum 15. Juli d. J. eingefordert.

Einnahmen im Mai d. J.

Die Einnahme im Monat Mai d. J. betrug:

1. bei der Altdamm-Colberger Bahn 45962 ℳ, d. h. 2538 ℳ weniger als im Vorjahre. Seit dem 1. April d. J. ist eine Mindereinnahme von 8034 ℳ gegen das Vorjahr ermittelt;
2. bei der Breslau-Warschauer Bahn 29819 ℳ, also 3135 ℳ weniger als im Vorjahre. Hierbei hat sich im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 178 ℳ, im Güterverkehr dagegen ein Ausfall von 3313 ℳ ergeben;
3. bei der Crefelder Bahn 29517 ℳ, d. h. 4525 ℳ mehr und seit dem 1. April d. J. 8012 ℳ mehr als im Vorjahre;
4. bei dem Deutsch-Nordischen Lloyd (Neustrelitz-Warnemünder Bahn) 66379 ℳ, wovon 38147 ℳ auf den Personenverkehr und 25732 ℳ auf den Güterverkehr entfielen. Die Gesammteinnahmen der ersten fünf Monate des Jahres belaufen sich auf 310587 ℳ;
5. bei der Eutin-Lübecker Bahn 34900 ℳ oder 7325 ℳ mehr als im Vorjahre, wodurch sich die Mehreinnahme der ersten fünf Monate des Jahres auf 16099 ℳ = 13,4 pCt. erhöhte;
6. bei der Halberstadt-Blankenburger Bahn 43760 ℳ oder 4830 ℳ mehr als im Vorjahre, wodurch die Mehreinnahme der ersten fünf Monate des Jahres sich auf 46151 ℳ erhöhte. Zu bemerken ist hierbei, dass die Betriebslänge 55 km gegen 38 km im Vorjahre umfasste;
7. bei der Hessischen Ludwigsbahn, und zwar bei den nicht garantirten Linien 1224660 ℳ, d. h. 19597 ℳ mehr als im Vorjahre, bei den garantirten Linien 160619 ℳ, d. h. 3941 ℳ mehr als im Vorjahre. Die gesammten Mehreinnahmen der ersten fünf Monate des Jahres beliefen sich auf 201787 bezw. 19986 ℳ. Im einzelnen ist noch zu bemerken, dass bei den nicht garantirten Linien im Mai d. J. gegen das Vorjahr nur bei dem Personenverkehr eine Mehreinnahme von 24064 ℳ, dagegen im Güterverkehr und bei Extraordinarien Mindereinnahmen von bezw. 2304 und 2163 ℳ erzielt wurden. Das günstige Ergebniss im Personenverkehr dürfte dadurch begründet sein, dass das Pfingstfest in diesem Jahre im Mai, im vorigen Jahre dagegen im Juni stattgefunden hat.
8. bei der Kiel-Flensburger Bahn 39363 ℳ, d. h. 1103 ℳ mehr als im Vorjahre, während in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. 2473 ℳ weniger als im Vorjahre eingenommen wurden;
9. bei der Lübeck-Büchener Bahn 345832 ℳ oder 6809 ℳ mehr als im Vorjahre. Diese Mehreinnahme entfällt ausschliesslich auf den Personenverkehr, in welchem infolge des Pfingstfestes 15196 Personen mehr befördert wurden, während der Güterverkehr eine Minderbeförderung von 3945 t aufweist. Im einzelnen ergibt sich der im Mai d. J. erzielte Ueberschuss aus einer Mehreinnahme von 29768 ℳ im Personenverkehr und aus Mindereinnahmen von 20424 ℳ im Güterverkehr und von 2535 ℳ bei Extraordinarien. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. ist eine Mindereinnahme von 3881 ℳ. erzielt worden;
10. bei der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn 19067 ℳ d. h. 2417 ℳ, und in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai d. J. 37653 ℳ, d. h. 2303 ℳ mehr als im Vorjahre;
11. bei der Saalbahn 96454 ℳ oder 9451 ℳ mehr als im Vorjahre; hierbei hatte der Personenverkehr infolge der Pfingsttage eine Mehreinnahme von 10246 ℳ, der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 691 ℳ. Die gesammte Mehreinnahme des laufenden Jahres beträgt 48221 ℳ = 12,9 pCt. gegen das Vorjahr;
12. bei der Weimar-Geraer Bahn 91831 ℳ, d. h. 2369 ℳ mehr als im Vorjahre. Auch in diesem Falle ist der Ueberschuss nur durch den infolge des Pfingstfestes gesteigerten Personenverkehr erzielt, auf welchen ein Mehr von 6530 ℳ entfällt, während der Güterverkehr einen Ausfall von 4782 ℳ hatte. Die Mehreinnahme des laufenden Jahres gegen das Vorjahr beträgt 12661 ℳ oder 3,3 pCt.;
13. bei der Werrabahn 33402 ℳ und in den ersten fünf Monaten des Jahres 94614 ℳ mehr als im Vorjahre;
14. bei der Westholsteinischen Bahn 35271 ℳ, d. h. 1025 ℳ mehr als im Vorjahre.

Eisenbahn-Rentenbank.

Um die ersten Feststellungen für den Beginn der Thätigkeit dieses Unternehmens, über dessen Begründung wir in No. 45 S. 418 d. Ztg. berichtet haben, zu treffen, haben neuerdings in Frankfurt a/M. Berathungen stattgefunden. Nach erfolgter Eintragung in das Handelsregister wird mit der Ausgabe von Obligationen vorgegangen werden. Die erste Ausgabe derselben dürfte sich nach der „Frkf. Ztg." auf etwa 6000000 ℳ belaufen, als deren Grundlage die Bank 6 pCt. Prioritätsaktien der Makaer Vizinalbahngesellschaft, 5 pCt. der Biharer Vizinalbahngesellschaft und 6 pCt. der Maros-Ludas Lokalbahngesellschaft erwerben wird.

Postverkehr zwischen England und Deutschland.

Auf eine Anfrage des Ausschusses des Deutschen Handelstages an den Staatssekretär des Reichspostamtes vom 3. Mai l. J., betreffend die Klagen über die Unregelmässigkeit im Eintreffen der Posten aus England, wurde von dem Reichspostamt unter dem 4. d. Mts. folgendes erwidert:

„Nach den im Weltpostverein gültigen Grundsätzen liegt die Beförderung der Briefsendung und die Bestimmung über die Leitung derselben der Postverwaltung des Ursprungslandes ob. Hinsichtlich der Briefe etc. aus Grossbritannien nach Deutschland hat demnach die Königlich Grossbritannische Postverwaltung für die regelmässige Beförderung Sorge zu tragen. Die genannte Verwaltung benutzte zu diesem Zwecke bisher fast ausschliesslich die von ihr subventionirte Dampfschiffverbindung Dover-Ostende und beförderte über die Linie Queenborough-Vlissingen nur solche Sendungen, für welche der Absender diesen Beförderungsweg durch Vermerk auf der Briefaufschrift ausdrücklich vorgeschrieben hatte. Auf Verbesserung der Verbindung mit Grossbritannien ist die Reichspost-

verwaltung seit vielen Jahren bedacht gewesen. Nachdem nunmehr die Einrichtung einer zweiten täglichen Verbindung zwischen England und Deutschland auf dem Wege über Vlissingen stattgefunden hat, hat auch die Königlich Grossbritannische Postverwaltung sich dafür entschieden, dass vom 1. Juni ab die Britische Korrespondenz nach Deutschland insoweit über Vlissingen geleitet wird, als hiervon nach Massgabe der Anschlusszüge eine schnellere Ueberführung nach dem Bestimmungsort zu erwarten ist, als auf dem Weg über Ostende. Der letztere Weg wird hiernach von England aus hauptsächlich nur zur Beförderung von Sendungen nach West- und Süddeutschland, sowie solcher Briefe benutzt werden, bezüglich deren der Absender den Wunsch auf Leitung über Ostende durch einen bezüglichen Vermerk auf der Adresse angegeben hat.“

Aus Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte sind die Ergebnisse für das Jahr 1886 im Vergleich mit der bisherigen, fast unausgesetzt und stetig fortschreitenden Entwickelung des Unternehmens auch in finanzieller Beziehung wenig befriedigende. Unter den Einflüssen verschiedener Art, welche zusammenwirkend den Verkehr auf der Bahn benachtheiligt und einen Rückgang der Einnahmen in grösserem Masse herbeigeführt haben, wird namentlich der Druck hervorgehoben, welcher seit längerer Zeit auf dem gesammten Geschäftsleben, insbesondere auch auf der Landwirthschaft, dem hervorragendsten Erwerbszweige in Mecklenburg, lastet. Die Folgen dieses Druckes machten sich nicht allein im Personenverkehr, sondern in noch höherem Grade auch im Güterverkehr bemerklich. Auf den letzteren wirkte unter anderem die durch den Rückgang der Zuckerindustrie gebotene Beschränkung des Rübenbaues besonders nachtheilig ein, indem nicht nur das Rohmaterial an Rüben, sondern auch Rohzucker, Rübenschnitzel, Kohlen u. s. w. in erheblich verminderten Massen zum Transport gelangten. Die Rückwirkungen der allgemeinen Ungunst der Geschäftslage auf den Verkehr der Bahn haben sich nicht erst im abgelaufenen Geschäftsjahr geltend gemacht, sie sind vielmehr auch schon in den voraufgegangenen Jahren vorhanden gewesen, haben indess damals in dem finanziellen Betriebsergebniss keinen deutlich erkennbaren Ausdruck gefunden, weil die auf die allgemeine Verkehrsstockung zurückzuführenden Ausfälle gedeckt wurden durch die nunmehr seit längerer Zeit fortgefallenen Beförderungen von Baumaterialien, als Schienen, Schwellen u. s. w., welche der mit Lebhaftigkeit betriebene Eisenbahnbau in Mecklenburg verursachte. Weiterhin wirkte auf das Unternehmen ungünstig ein die am 1. Juni 1886 erfolgte und bis zum Schluss des Berichtsjahres im wesentlichen durchgeführte Annahme ermässigter Transport- und Expeditionsgebühren im Güterverkehr sowie die Konkurrenz der am 1. Juni 1886 dem Verkehr übergebenen Bahnstrecke Neustrelitz-Warnemünde, welche nicht nur die bisherige Entfernung von Rostock nach Berlin, sondern auch diejenige von Rostock nach Teterow, Malchin, Waren, Stavenhagen, Neubrandenburg, Stettin erheblich abkürzt. Um nun wenigstens einen Theil des ihr auf diese Weise verloren gegangenen Verkehrs wieder zu gewinnen, beschloss die Verwaltung unter Zustimmung der Generalversammlung den Bau einer Abkürzungslinie von Güstrow nach Schwaan, welche die bisherige Entfernung zwischen Bützow nach Rostock von 45 auf 34 km abkürzt und dadurch die Friedrich-Franzbahn gegen den Deutsch-Nordischen Lloyd namentlich in dem Verkehr zwischen Rostock und Teterow nebst hinterbelegenen Stationen wieder konkurrenzfähig macht. Die Eröffnung des Betriebes auf dieser Abkürzungsstrecke ist im Laufe des III. Viertels des Jahres 1887 zu erwarten.

Im Personenverkehr wurden zusammen 1 266 523 (1 270 275)*) Reisende befördert und 2 028 307 (2 125 638) ℳ, also 97 331 ℳ weniger als im Vorjahre vereinnahmt. Der Durchschnittsertrag betrug 1,60 ℳ für die Person und 0,035 ℳ für 1 Personenkm. Im Gepäckverkehr wurden 45 143 ℳ für eine beförderte Gesammtmenge von 5 422 t vereinnahmt; gegen das Vorjahr beträgt die Minderleistung 332 t und die Mindereinnahme 4 145 ℳ. Im Güterverkehr wurden 570 620 t, und zwar im Binnenverkehr 209 286 t und im Verkehr mit anderen Bahnen 361 334 t befördert; die Einnahmen hierfür ergaben 2 319 347 ℳ, = 4,06 ℳ für 1 t und 0,06 ℳ für 1 tkm. Gegen das Vorjahr sind 30 476 t weniger befördert und 281 172 ℳ weniger vereinnahmt worden. Aus dem Viehverkehr wurden 179 411 ℳ, 16,928 ℳ weniger als im Vorjahre, vereinnahmt; befördert wurden 187 798 Stück Vieh oder 20 251 t, 7 319 Stück oder 1 106 t weniger als im Vorjahre. Diese Minderleistung ergab sich ausschliesslich aus dem Verkehr mit anderen Bahnen, während im Binnenverkehr eine bedeutende Mehrleistung stattgefunden hat. Die Gesammteinnahmen betrugen 4 958 425 (5 376 032) ℳ oder für 1 km 14 207 (15 407) ℳ. In Bezug auf den Gesammtbetrag der Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 40,91 (39,54) Prozent, auf den Gepäckverkehr 0,91 (0,92) pCt., auf den Güterverkehr 46,78 (48,37) pCt., auf den Viehverkehr 3,62 (3,65) pCt. und auf die Nebeneinnahmen 7,78 (7,52) pCt.

Die Ausgaben betrugen im ganzen 2 655 769 (2 607 181) ℳ oder für das Kilometer Bahnlänge 7 609 (7 472) ℳ und vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 318 516 ℳ = 6,42 (6,20) pCt., auf die Bahnverwaltung mit 686 476 (604 755) ℳ = 13,85 (11,29) pCt. und auf die Transportverwaltung mit 1 650 776 (1 669 257) ℳ = 33,29 (31,05) pCt.

Der Betriebsüberschuss beziffert sich auf 2 302 655 ℳ, wozu noch der aus dem Vorjahre übernommene Gewinnvortrag mit 310 000 ℳ und der dem gesetzlichen Reservefonds für 1885 unter Vorbehalt der Rücknahme bezw. anderweiter Dotirung überwiesene Betrag von 67 925 ℳ hinzutritt, so dass der zur Verfügung stehende Ueberschuss sich auf 2 680 581 ℳ erhöht. Hieraus sind zu decken bezw. nach Vorschlag des Gesellschaftsvorstandes zu gewähren: für die vertragsmässig an die Grossherzogliche Regierung für 1886 zu leistende Annuität 960 000 ℳ, für die Rücklage zum Erneuerungsfonds 370 000 ℳ, für die Eisenbahnsteuer 34 943 ℳ, für die Tantiemen 17 672 ℳ, für die Rücklage zum statutarischen Reservefonds 15 965 ℳ, als Dividende auf das Stamm-Aktienkapital (von 16 200 000 ℳ à 6 pCt.) 972 000 ℳ. Der Rest von 310 000 ℳ würde auf neue Rechnung vorzutragen sein.

Zur Erläuterung wird bemerkt, dass die Direktion den Vorbehalt, unter welchem dem gesetzlichen Reservefonds für 1885 vom Reingewinn der Baarbetrag von 67 925 ℳ überwiesen worden ist, nach den von ihr angestellten Erörterungen, insbesondere auch durch Kundgebungen der staatlichen Aufsichtsbehörden, sowie durch die in der Praxis der Deutschen Privat-Eisenbahnverwaltungen unbeanstandet eingetretene thatsächliche Uebung dahin als erledigt betrachtet, dass der Dotirung des gesetzlichen Reservefonds aus den getilgten Annuitäten Bedenken nicht entgegenstehen. In dieser Beziehung wird erwähnt, dass in neuerdings revidirte Gesellschaftsstatuten bezüglich des gesetzlichen Reservefonds unter Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde die Bestimmung aufgenommen ist: „Dieser Reservefonds ist nur ein buchmässiger, er wird nicht besonders angelegt und verwaltet und fliessen ihm auch keine Zinsen zu“. Weiter hat eine Anzahl Deutscher Privat-Eisenbahnverwaltungen nach Ausweis der Bilanz für 1885 den gesetzlichen Reservefonds aus dem getilgten Betrage ihrer Prioritätsobligationen dotirt, und diese Massnahme ist in keinem Fall seitens der staatlichen Aufsichtsbehörde bei Vorlegung der Bilanz beanstandet worden. Die Direktion empfiehlt daher der Generalversammlung: zu beschliessen, dass die Dotirung des gesetzlichen Reservefonds schon für das Jahr 1885 und für die weiter folgenden Jahre aus dem getilgten Betrage des Annuitätenkapitals stattzufinden habe, und dass der dem gesetzlichen Reservefonds für 1885 mit Vorbehalt überwiesene Reingewinn von 67 925 ℳ dem Betriebsüberschuss des Jahres 1886 zugeschlagen werde.

Werra-Eisenbahngesellschaft.

Nach einer, dem Geschäftsberichte für das Jahr 1886 beigegebenen, vergleichenden Uebersicht des Verkehrs und der Betriebseinnahmen der letzten 5 Jahre ist der Gesammtverkehr der Bahn in dem Berichtsjahre hinter dem des Vorjahres nur mit 3 861 tkm und einem Betrage von 7 532 ℳ zurückgeblieben; derselbe hat jedoch gegenüber den bezüglichen Ergebnissen der Jahre 1882 bis 1884 erhebliche Einbussen erlitten. Der Einfluss der Konkurrenz, welche im Vorjahre zur vollen Geltung gelangt war, ist also im Berichtsjahre im wesentlichen unverändert geblieben.

Es wurden 828 048 (600 969)*) Reisende befördert, welche über 21 (19,7) Mill. Personenkm zurücklegten. Die Einnahme aus diesem Verkehr betrug 842 791 (806 290) ℳ. Im Gepäck- und Güterverkehr wurden 3 155 (2 993) t befördert und 33 130 (33 341) ℳ vereinnahmt.

Der Personenverkehr hat sich demnach gehoben, während der Gepäckverkehr eine unbedeutende Verringerung aufweist. Im Güterverkehr, welcher bei einer Gesammtbeförderung von 436 645 (435 039) t und bei einer Leistung von rund 23,5 (23,46) Mill. tkm zwar eine Zunahme zeigt, haben sich die auf 1 454 139 (1 493 041) ℳ festgestellten Einnahmen um 38 902 ℳ verringert. Diese erhebliche Verminderung wird zum Theil den Frachtermässigungen zugeschrieben. Auch an Vieh wurden gegen das Vorjahr 1 103 t auf 183 707 tkm weniger befördert und 5 968 ℳ [33 536 gegen 39 504 ℳ] weniger vereinnahmt. Die Gesammtleistung im Güterverkehr beziffert sich auf rund 25,575

---

*) Die in Klammern gesetzten Angaben sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

(25 579) Mill. tkm, wofür eine Einnahme von 2 364 645 (2 372 177) *M.* erzielt wurde. An Wagenmiethen und sonstigen Einnahmen sind noch 268 328 (284 423) *M.* eingegangen, so dass sich die gesammten Betriebseinnahmen zu 2 632 973 (2 656 423) *M.* ergeben.

Die Betriebskosten betrugen für die allgemeine Verwaltung 190 255 (165 857) *M.*, für die Bahnverwaltung 647 573 (637 374) Mark und für die Transportverwaltung 1 085 913 (1 018 663) *M.*, im ganzen 1 923 741 (1 821 894) *M.*

Gegen das Vorjahr ist die beförderte Nettolast um 3 861 tkm und die Gesammteinnahme um 23 450 *M.* zurückgegangen, die Gesammtausgabe um 101 846 *M.* gestiegen. Die Betriebskosten erforderten vom Bruttoertrage 4,4 pCt. mehr. Die auf das Nutzkilometer entfallende Einnahme ist um 62,09 ₰, die bezügliche Ausgabe um 26,31 ₰ und der Ueberschuss um 35,78 ₰ niedriger als im Vorjahre.

Nach Versorgung des Reservefonds ergibt sich ein Ueberschuss von 699 306 *M.*, welcher sich durch Hinzurechnung eines steuerfreien Ueberschusses von 5 845 *M.* aus dem Jahre 1885 auf 705 151 *M.* erhöht. Hiervon sollen 368 664 *M.* zur Verzinsung der Prioritätsobligationen, 53 700 *M.* zur Abschreibung auf die Konvertirungskosten, 6 923 *M.* für die Staatseisenbahnsteuer und 262 862 *M.* zur Zahlung einer Dividende von $1^3/_4$ pCt. verwendet und der Rest von 13 001 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Bei dem Betriebe der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 11 725 (10 993) *M.*, aus dem Güter- und Viehverkehr 46 268 (48 175) *M.*, für Wagenmiethen 3 795 (4 529) *M.*, aus sonstigen Quellen 519 (682) *M.*, im ganzen 62 307 (64 319) *M.*, die Ausgaben 43 198 (37 248) *M.* und der Ueberschuss 19 109 (27 071) *M.* Die beträchtliche Steigerung der Ausgaben erklärt sich aus einem Mehraufwande für die Reparatur der Betriebsmittel im Betrage von 9 877 *M.* Der erzielte Ueberschuss wurde an die Eigenthümerin der Bahn — die Stadtgemeinde Schmalkalden — abgeführt.

Ueber die im Gebiete der Werrabahn liegenden Zweigbahnen ist dem Berichte folgendes zu entnehmen:

Der am 1. Oktober 1886 in Betrieb genommenen Zweigbahn Sonneberg-Lauscha hat sich sofort ein lebhafter Verkehr zugewandt, und die Einnahmen entsprechen der Erwartung. Wenn gleichwohl in den drei ersten Betriebsmonaten die Ausgaben, einschliesslich der Zinsen des Anlagekapitals, die Einnahmen noch um 2 707 *M.* übersteigen, so wird darauf hingewiesen, dass gerade in der ersten Zeit des Betriebes die Bahnverwaltung besonders kostspielig zu sein pflegt, auch mancherlei Ausgaben entstehen, welche sich später nicht in gleichem Masse wiederholen, endlich dass die ganz aussergewöhnlichen Schneeverwehungen im Dezember einerseits einen Einnahmeausfall, andererseits namhafte Ausgaben (1 717 *M.*) verursacht haben.

Der Beschluss der Generalversammlung vom 23. Juni 1886, den Bau- und Betrieb der Zweigbahn Themar-Schleusingen für Rechnung der Werra-Eisenbahngesellschaft zu übernehmen, hat die Genehmigung der Staatsregierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha gefunden. Die förmliche Ertheilung der Konzession seitens der Königlich Preussischen Staatsregierung wird binnen kurzem erwartet. Inzwischen ist die Bearbeitung der Einzelbaupläne in Angriff genommen und damit die Bauausführung selbst wesentlich vorbereitet worden.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsregierung wird die Schmalspurbahn Hildburghausen-Heldburg auf ihre Rechnung durch die Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Hannover, Hostmann & Co., bauen und in Pachtbetrieb nehmen lassen. Da der Werrabahn durch diese Bahn Verkehr zugeführt werden dürfte, ist derselben nicht nur Erleichterung für den Anschluss im Bahnhof Hildburghausen in Aussicht gestellt, sondern auch zu den Baukosten ein Zuschuss aus Gesellschaftsmitteln im Betrag von 20 000 *M.* zugesichert, wogegen der Werrabahn ein entsprechender Antheil an den Einnahmen zufällt, sobald diese eine gewisse Höhe übersteigen.

Wegen der Uebernahme des Baues und Betriebes der Zweigbahn Immelborn-Liebenstein auf Rechnung der Werrabahn ist die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsregierung mit den Gesellschaftsvorständen in Unterhandlung getreten. Nach den allgemeinen Vorarbeiten, welche die Direktion hat anfertigen lassen, beträgt die Länge der Bahn etwa 6,65 km, der Bauaufwand 590 000 *M.*, wobei die Kosten des Grunderwerbs zu 44 300 *M.*, solche für Güterwagen aber nicht vorgesehen sind, da der Wagenpark der Werrabahn für den Dienst der Zweigbahn als ausreichend erachtet wird. Der Endbahnhof kommt in geringer Entfernung von Liebenstein zu liegen und wird zugleich den Verkehr von Altenstein, Schweina und Steinbach aufnehmen. Diese 4 Orte zählen 4 425 Einwohner und haben lebhafte gewerbliche Thätigkeit. In der Nähe der Metallwaarenfabrik bei Marienthal ist ein Abstellgleis für Wagenladungsverkehr vorgesehen. In der dortigen Gegend wird Bergbau auf Flussspath betrieben. Hierzu tritt der lebhafte Bade- und Reiseverkehr. Der Verkehr der Station Immelborn wird fast durchweg auf die Station Liebenstein verschoben und über die neue Linie geführt werden. Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsregierung hat sich bereit erklärt: 1. einen nicht erstattbaren Zuschuss von 150 000 *M.* zu leisten; 2. dafür zu sorgen, dass das zu dem Bau der ganzen Linie, einschliesslich der Nebenanlagen, namentlich auch zu den Seitenentnahmen und Aussatzplätzen erforderliche Gebiet, soweit solches ausserhalb des Grundbesitzes der Werra-Eisenbahngesellschaft liegt, unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung gestellt, auch die Kosten für feuersichere Herstellung der Gebäude, für Vermessung und Versteinung des Bahngebietes erstattet werden, während die Werra-Eisenbahngesellschaft, im Fall der Reinertrag der Zweigbahn mehr als 4 pCt. des von ihr dafür verwendeten jeweiligen Anlagekapitals betragen sollte, die Hälfte des Mehrbetrages zur Erstattung der nach der Bedingung unter 2. aufgewendeten Kosten rückvergütet. Der Aufsichtsrath erachtet es für geboten, dass die Gesellschaft den Bau und Betrieb der gedachten Bahn unter der erwähnten Bedingung übernimmt. Die zu Lasten der Werrabahn verbleibenden Baukosten — nach dem Anschlag 395 700 *M.* — würden mittelst eines Prioritätsanlehens zu beschaffen sein.

Die Belgischen Eisenbahnen im Jahre 1885.

I. Staatsbahnen.

Am Ende des Jahres 1884 umfasste das Belgische Staatsbahnnetz 3 109,5 km; im Laufe des Jahres 1885 wurden die Linien:

Rivage-Stoumont (21,4 km) am 20. Januar,
Sottegem-Ellezelles (17,7 km) am 1. Juli,
Clabecq-Braine-l'Alleud (12,5 km) am 15. September und
Limerlé-Gouvy (3,5 km) am 26. Oktober

dem Betriebe übergeben. Ausserdem kamen durch Gleisveränderungen 1,3 km hinzu, so dass am 31. Dezember 1885 die Gesammtlänge der Belgischen Staatsbahnen rund 3 166 km betrug, von denen 1 331 km (42,04 pCt.) zwei- und 1 835 km (57,96 pCt.) eingleisig waren. Von diesem Netze hat der Staat nur 733,3 km selbst gebaut und 648,9 km auf seine Rechnung durch Bauunternehmer herstellen lassen, während 1 460,5 km erst später durch den Staat angekauft worden sind und 323,4 km von demselben für einen Antheil an den Einnahmen nur betrieben werden. Nur für den Güterverkehr sind 149,7 km oder 4,75 pCt. aller vom Staate betriebenen Strecken bestimmt.

Am Ende des Jahres 1884 betrug das verwendete Anlagekapital 1 226 671 943 Frcs.; hierzu kamen im Laufe des Berichtsjahres für die Linien Rivage-Stoumont 7 255 264 Francs, Sottegem-Ellezelles 4 152 900 Frcs., Clabecq-Braine-l'Alleud 2 978 000 Frcs., Limerlé-Gouvy 693 800 Frcs., für Vollendungsbauten 4 180 832 Frcs., an Bauzinsen 471 769 Frcs. und für Beschaffung von Betriebsmitteln 3 171 648 Frcs., während 80 063 Frcs. für Veräusserungen von unbeweglichem Eigenthum abzuziehen sind. Am 31. Dezember 1885 betrug daher das Anlagekapital 1 249 496 093 Frcs.

Von den, am Ende des Jahres 1884 vorhanden gewesenen 687 Stationen sind im Laufe des Berichtsjahres 2 eingegangen, während 37 neu eröffnet worden sind, so dass am Ende desselben 722 vorhanden waren.

Die Betriebsmittel umfassten 1 788 Lokomotiven, 14 Dampfwagen, 2 973 Personenwagen, 604 Gepäckwagen, 75 Postwagen und 42 626 Güterwagen; ausserdem befanden sich 12 Lokomotiven, 1 Dampfwagen, 106 Personen- und 200 Güterwagen im Bau.

Sechs in 5, 6 oder 8 Koupees getheilte, dreiachsige Wagen wurden versuchsweise in Dienst gestellt, um einerseits die Länge der Züge, andererseits das todte Gewicht zu verringern. Im Interesse eines billigen Betriebes auf den Strecken untergeordneter Bedeutung wurden 6 Durchgangswagen für dieselben gebaut.

Zur Vermehrung der Annehmlichkeit und Bequemlichkeit für die Reisenden wurden mancherlei neuere Einrichtungen getroffen. U. a. wurde eine grosse Zahl Wagen I. Klasse, bei denen bisher der Wagenkasten mit dem Untergestell unmittelbar zusammenhing, so geändert, dass der Kasten nunmehr auf Federn ruht und das Untergestell selbst durch Tragfedern gestützt wird. Ferner sind, um dem Ohre das unangenehme, durch das Zittern der Schiebefenster der Personenwagenthüren verursachte Geräusch zu ersparen, die Fenstergestelle mit kleinen Federn versehen, welche die Fenster gegen die Wand der Schieberinne drängen.

Die Personenzug-Lokomotiven und alle Wagen, welche in Personenzüge eingestellt werden können, wurden mit der Westinghouse-Bremse ausgerüstet, eine Massnahme, welche bereits in früheren Jahren begonnen und im Jahre 1885 zu Ende geführt worden ist.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind 1885 gegen 1884 bei den in Schnellzügen zurückgelegten

Reisen um 2 072 754 Frcs. gestiegen, bei den in Personenzügen zurückgelegten Reisen jedoch um 334 641 Frcs. zurückgegangen; für alle bei gewöhnlichen Fahrpreisen ausgeführten Reisen ist also ein Zuwachs von 1 738 113 Frcs. erzielt. Hierzu kommt die aus Reisen zu ermässigten Preisen herrührende Steigerung von 495 433 Frcs., so dass die Mehreinnahme — bei einem Gesammtertrage des Personenverkehrs von 41 725 313 Francs gegen 39 491 767 Frcs. 1884 — sich auf 2 233 546 Frcs. beläuft.

Für Personenzüge wurden 13 295 839 einfache und 21 073 082 Rück-Fahrkarten, welche 20 pCt. Ermässigung gewähren, ausgegeben; für Schnellzüge 1 421 449 bezw. 2 252 318. Rechnet man hierzu den Verkehr der Abonnenten, Gesellschaften, Auswanderer, der Vergnügungsreisenden, der Reisenden mit Rundreisekarten und der Angehörigen des Heeres mit 13 190 536 Karten, so ergibt sich, dass von der 51 233 224 betragenden Gesammtzahl der ausgegebenen Fahrkarten nur 14 717 288 den vollen Fahrpreis einbrachten, während auf 36 515 936 Karten —, d. i. 71,3 pCt. der Gesammtzahl — Ermässigungen gewährt wurden. Durchschnittlich bezahlte jeder Reisende in Schnellzügen 3,068 Frcs., in Personenzügen 0,974 Frcs. und bei ermässigtem Fahrpreise (Schnell- und Personenzüge zusammengerechnet) 0,814 Frcs. gegen 3,199 bezw. 0,920 und 0,783 Frcs. im Vorjahre.

Die Mehreinnahme gegen das Vorjahr aus dem Personenverkehr wird durch eine sehr bedeutende Mindereinnahme aus dem Güterverkehr mehr denn aufgewogen.

Die Gepäckbeförderung brachte 1 043 267 (1 022 364)*) Francs ein, die Eilgutsendungen 8 114 184 (8 540 768) Frcs., die Frachtgutsendungen 64 897 128 (67 134 675) Frcs., die Geldsendungen 212 961 (203 298) Frcs., die Beförderung von Fahrzeugen 50 485 (53 679) Frcs. und die Viehsendungen einschliesslich der Pferde 1 243 686 (1 270 299) Frcs. Die Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr betrugen demnach 75 561 713 Frcs. gegen 78 229 083 Frcs. im Vorjahre, bezw. um 2 667 370 Frcs. oder 3,4 pCt. weniger.

Die ausserordentlichen Einnahmen, wie Zollabfertigung, Lagergeld für Gepäck und Güter, Verzögerung der Be- und Entladung, sowie verwaltungsseitige Ausführung derselben ergaben 2 382 046 (2 386 351) Frcs. Die verschiedenen Einnahmen (Entäusserung von nicht benutztem unbeweglichen Eigenthum, Vermiethung von vorläufig nicht verwendeten Baulichkeiten, Verkauf von Grasnutzungen u. s. w.) stiegen von 167 006 Frcs. auf 183 187 Frcs. im Berichtsjahre.

Die gesammten Roheinnahmen betrugen 119 772 556 Francs; hiervon erhielten die Gesellschaften, deren Linien der Staat betreibt, 4 520 998 Frcs., so dass sich die Einnahme der Staatsbahnverwaltung auf 115 251 558 (116 052 311) Frcs. ermässigt. Somit hat gegen das Vorjahr ein Rückgang der Einnahmen um 800 753 Frcs. stattgefunden.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 70 097 356 Francs — einschl. 172 230 Frcs. für Verbesserungen; — dieselben sind also gegen die im Jahre 1884 auf 71 781 694 Frcs. festgestellten Ausgaben um 1 684 338 Frcs. gesunken, so dass das Reinerträgniss — selbst die Mindereinnahme von 800 753 Frcs. abgerechnet — doch noch um 883 585 Frcs. günstiger ist als im Vorjahre.

Den Reineinnahmen von 49 675 201 Frcs. sind noch 993 504 Frcs. Zinsen für die täglich seitens der Stationen in die Staatskasse eingezahlten Beträge und 3 906 246 Frcs. Zinsen für ein 97 656 155 Frcs. betragendes Guthaben der Bahnverwaltung hinzuzurechnen; dagegen sind von der so erhaltenen Summe von 54 574 951 Frcs. der 4 520 998 Frcs. betragende Einnahmeantheil der Gesellschaften und 500 000 Frcs. Miethe für die Benutzung der Strecke Spaa-Grenze abzuziehen, so dass die wirkliche Reineinnahme von 49 553 953 Frcs. das angewendete, 1 249 496 093 Frcs. betragende Kapital zu 4 pCt. verzinst. In Anbetracht des Umstandes, dass das Erträgniss bisher durchschnittlich eine Verzinsung zu 4,66 pCt. ergab, andererseits aber der Kours des Geldes gesunken ist, die Tarife herabgesetzt sind, den Reisenden mannigfache Erleichterungen geboten und schliesslich für die Verwaltungsbehörden manche Leistungen theils für geringe Vergütung, theils kostenlos übernommen werden, kann also das Betriebsergebniss als zufriedenstellend bezeichnet werden.

In dem Berichtsjahre haben 112 (151) Entgleisungen und Zusammenstösse von Zügen stattgefunden. Diese Verminderung erscheint noch bedeutender, wenn man im Vergleiche bis zum Jahre 1880 zurückgeht. In letzterem kamen 358 Betriebsunfälle vor, so dass die Verringerung 69 pCt. oder, wenn man den Zugverkehr in Betracht zieht, 75 pCt. beträgt, denn 1880 entfielen 12, 1885 nur 3 Unfälle auf 1 000 000 Zugkm.

Die Entgleisungen bezw. Zusammenstösse hatten die Verletzung von 41 Reisenden, sowie den Tod eines Bahnbediensteten und die Verletzung von 27 Bediensteten im Gefolge. Ausserdem wurden noch 517 Personen die Opfer von Unfällen, welche auf andere als die vorstehenden Ursachen zurück zu führen sind. Es wurden von Reisenden 5 Personen getödtet, 26 verletzt, von Nichtreisenden 59 getödtet und 49 verletzt und von Bahnbediensteten 63 getödtet und 315 verletzt. Die Unfälle der Reisenden ereigneten sich grösstentheils beim Ein- bezw. Aussteigen. Von den 59 Todesfällen von Nichtreisenden sind 25 durch Selbstmord verursacht, während die anderen zum grossen Theile beim Ueberschreiten der Schienen stattgefunden haben

*) Die in Klammern gesetzten Angaben beziehen sich auf das Jahr 1884.

II. Privatbahnen.

Am Ende des Jahres 1885 waren auf Belgischem Gebiete rund 1 244 km Privatbahnen vorhanden, darunter 195 km bezw. 15,6 pCt. zweigleisig und 1 049 km oder 84,4 pCt eingleisig; 41,6 km oder 3,4 pCt. dienten nur dem Güterverkehr. Diese Bahnen umfassten 307 Bahnhöfe und 51 Haltestellen.

An Betriebsmitteln waren Ende 1885 auf sämmtlichen Privatbahnen 539 Lokomotiven, 369 Tender, 6 Dampfwagen, 846 Personen-, 453 Gepäck-, 13 765 Güter- und 37 sonstige Wagen vorhanden.

Es betrugen im Berichtsjahre: a) die Betriebsausgaben 20 335 582 Frcs., 349 604 Frcs. weniger als im Vorjahre; b) die Einnahmen aus dem Personenverkehr 11 008 587 (10 520 635) Frcs., aus dem Gepäckverkehr 239 381 (236 225) Frcs., aus dem Eilgutverkehr 1 471 401 (1 523 668) Frcs., aus dem Frachtgutverkehr 22 142 183 (23 924 222) Frcs., für Geldsendungen 31 897 (33 438) Frcs., für Beförderung von Fahrzeugen 8 568 (8 919) Frcs., aus dem Viehverkehr 416 549 (386 443) Frcs. und die sonstigen Einnahmen 1 911 221 (2 229 337) Frcs. Die Gesammteinnahme von 37 229 787 Frcs. ist um 1 633 110 Frcs. gegen die 38 862 887 Frcs. betragende Gesammteinnahme des Vorjahres zurückgegangen. Die Reineinnahmen des Jahres 1885 betrugen demnach 16 896 205 Frcs. (1 283 496 Frcs. weniger als im Vorjahre).

Das Personal bestand aus 2 110 (2 139) angestellten Beamten, sowie aus 8 796 (9 191) gegen Tagegelder beschäftigten Beamten und Handwerkern.

Eine Entgleisung bezw. ein Zusammenstoss von Zügen ist auf den Linien der Privatbahnen im Berichtsjahre nicht vorgekommen; indessen ereigneten sich 123 Unglücksfälle, welche durch eigene Schuld der Betroffenen herbeigeführt wurden und bei welchen 44 Personen getödtet und 79 Personen verletzt worden sind.

Die Stadtbahnen von Newyork.

Die Frage einer Verbesserung und Vermehrung der Eisenbahnen zur Bewältigung des gewaltigen und stets wachsenden Personenverkehrs der Stadt Newyork nimmt gegenwärtig ernstliche Erwägung in Anspruch. Die Leistungen des vorhandenen Hochbahnnetzes sind so augenscheinlich überschätzt, dass in der Angelegenheit etwas geschehen muss, und zwar schnell. Zwei Fälle sind hierbei möglich: entweder die Erweiterung der gegenwärtigen Hochbahnstationen und Verstärkung des Unterbaues, so dass schwerere Züge gefahren werden können, oder die Herstellung neuer Bahnlinien.

Die Ueberfüllung auf der Hochbahn hat einen Grad erreicht, welcher es äusserst lästig und unangenehm macht, mit derselben zu fahren, beinahe zu jeder Tageszeit, und es ist, da voraussichtlich der Verkehr auch ferner gewaltig zunehmen wird, zu erwarten, dass die Linien der 3. und 6. Avenue binnen kurzem ausser Stande sein werden, die Fahrgäste, welche auf sie angewiesen sind, fortzuschaffen. Die Wagen sind jetzt schon in manchen Tagesstunden geradezu vollgepfropft, und die Reisenden haben das Recht, grössere Bequemlichkeiten zu verlangen, als ihnen auf den jetzigen Hochbahnen geboten werden. Die Zahl der Züge kann nicht vermehrt werden, da anderenfalls bei ihrer raschen Folge Zusammenstösse bei Nebel unvermeidlich sein würden.

Diese Unannehmlichkeit ist darauf zurückzuführen, dass die Züge viel zu klein sind. Ein Zug von 4 Wagen hat nur für 192, ein Zug von 5 Wagen für 240 Personen Platz. Diese Anzahl entspricht ungefähr der Hälfte der Sitze, welche in Zügen der Stadtbahnen anderer grosser Städte vorhanden sind. Wenn Züge von 10 Wagen gefahren werden könnten, so würde noch für längere Jahre eine Ueberfüllung verhütet werden. Aber der jetzige Unterbau ist nicht stark genug, um die zur Fortschaffung eines solchen Zuges erforderlichen schweren Maschinen zu tragen. Es hängt nun von der Manhattan-Eisenbahngesellschaft ab, ob sie vorzieht, die Kosten zur Verstärkung des Unterbaues aufzuwenden, damit derselbe für so grosse Züge genügt, oder ob sie zusehen will, dass eine andere Gesellschaft eine parallele oder wettbewerbende Bahn herstellt, welche aller Wahrscheinlichkeit nach für Ablassung von Expresszügen und andere Reiseannehmlichkeiten sorgen würde.

Im ganzen Lande werden fortdauernd Brücken erneuert und verstärkt; es erscheint daher nicht als Unmöglichkeit, die jetzigen Linien der 3. und 6. Avenue zu erneuern oder

wesentlich zu verstärken. Der Verkehr auf denselben könnte während gewisser Stunden der Nacht eingestellt, und es könnten dafür Nachtzüge auf der 9. und 2. Avenuelinie gefahren werden. Einige Monate einer solchen Betriebsweise würden zur Ausführung bedeutender Veränderungen hinreichen. Die Manhattan-Eisenbahngesellschaft verwendet jetzt 3 000 000 D. für Reservegleise zur Aufstellung und für Beschaffung von Wagen, Erweiterung von Stationen u. s. w. Diese Ausgabe ist indessen viel zu gering für den grossartigen Verkehr ihrer Strecken, und die Eigenthümer dürften, wie in anderen Geschäften, nicht über die Kosten zur Herstellung der nöthigen Einrichtungen für die schnell anwachsende Menge von Kunden klagen. Sollte die Manhattangesellschaft es unterlassen, den Bedürfnissen des Publikums zu genügen, so würde eine neue Bahn, muthmasslich über den Broadway, unerlässlich werden. Ob die Bahn eine Hoch- oder Untergrundlinie werden müsste, darüber sind die Meinungen sehr verschieden. Gegen keine der beiden Arten walten unbesiegbare bauliche Bedenken ob, und bei geeigneter Ausführung würde der bedeutende Verkehr voraussichtlich in beiden Fällen eine genügende Verzinsung bringen. Die Wahl zwischen beiden Arten ist wesentlich eine Wahl zwischen Uebeln.

Die Hochbahn würde die bedeutendste städtische Strasse der Stadt verdunkeln und muthmasslich den Werth der hauptsächlichsten Hotels derselben, welche beinahe alle am Broadway belegen sind, wesentlich vermindern. Andererseits würde eine Hochbahn für die Reisenden angenehmer sein, als eine im Tunnel laufende, mehr oder weniger stets von Rauch, Dampf und stinkenden schwefligen Dünsten gefüllte und nur künstlich beleuchtete Bahn. Ein Tunnel würde dagegen durch Nebel oder Stürme nicht beeinträchtigt sein, er würde im Sommer kühler und im Winter wärmer als eine Hochbahn sein.

Eine Untergrundbahn unter dem Broadway wäre aber offenbar ohne irgend welche Unannehmlichkeit sowohl für die Fussgänger wie für die Bewohner desselben. Das Geräusch der Züge würde nur undeutlich gehört werden, und die verschiedenen, jetzt beklagten Belästigungen der Hochbahnen würden vollständig fehlen.

Sofern Kabel oder elektrische Motoren verwendet würden, käme auch die Belästigung durch schweflige Gase u. s. w., über welche auf den Londoner unterirdischen Bahnen mit Recht so viel Beschwerde geführt wird, in Wegfall. Derselbe Erfolg würde muthmasslich mit noch geringeren Kosten erreicht werden bei Verwendung von Honigmann'schen Sodalokomotiven, welche schon auf den Vorstadtbahnen von Minneapolis benutzt wurden.

Es könnte scheinen, dass die Wahl zwischen einer Untergrund- und einer Hochbahn vorzugsweise davon abhängig wäre, ob der Komfort der Fahrenden oder der an der Linie Wohnenden in den Vordergrund gestellt wird. Eine Hochbahn würde sicherlich bei Verwendung gewöhnlicher Lokomotiven für die ersteren am angenehmsten sein, während für die Hausbesitzer des Broadway eine Untergrundbahn eine Erhöhung der Werthe der Hotels und Läden bedeuten, die Nachtheile einer Hochbahn aber vermeiden würde.

Man darf nicht ausser Acht lassen, dass bei Einrichtungen für verbesserten Durchgangsverkehr die nachbezeichneten, bis jetzt in Newyork noch fehlenden, wohl aber von den Stadtbahnen in London, Berlin, Liverpool und Glasgow gebotenen verbesserten Einrichtungen berücksichtigt werden müssten:

Eine genügende Anzahl von Wagen bei jedem Zuge, um allen Reisenden zu jeder Zeit unter gewöhnlichen Verhältnissen einen Sitz zu gewähren. Dass Reisende, die einen Sitzplatz bezahlt haben, stehen müssen, dürfte höchstens an Sonntagen oder bei besonderen Gelegenheiten noch vorkommen;

Gelegenheit zum Rauchen in allen Zügen;

Warterräume für beide Geschlechter auf allen Stationen;

geringster Grad von Geräusch und sanftes Fahren der Züge und Anhalten und Losfahren derselben ohne Stösse, welche gegenwärtig so unangenehm für die stehende Mehrheit der Fahrenden sind;

Verbindung mittels überdachter Gänge oder Unterführungen, oder Durchgangszüge mit allen Trunklinien und Hauptfähren;

Ablassung von Expresszügen Morgens und Abends für die Bewohner der Vororte, deren Geschäfte in der Stadt bisher überhaupt kaum auf der Hochbahn zu berücksichtigen sind, so lange nicht 3—4 Gleise von Rector Street bis Harlem River in Benutzung gesetzt sind. Derartige Züge gibt es aber auf beinahe allen Londoner Hochbahnstrecken und auf der Berliner und Glasgower Stadtbahn.

Wenn diese und manche andere Erleichterungen von anderen Bahnen geboten werden, weshalb sollen sie auf der Manhattaneisenbahn fehlen? Dieselbe hat eine günstigere Lage zur Bewältigung eines grossartigen Betriebes als irgend eine andere Bahn der Welt und sie hat keinerlei Auslagen gehabt für Grund und Boden. Sie hat nicht nur nichts bezahlt für das Vorrecht der Benutzung der Strassen, sondern es haben auch nur wenige Grundeigenthümer eine Entschädigung für den ihnen durch die Herstellung des geräuschvollen Viadukts vor ihrer Thür entstandenen Verlust an Luft und Licht bekommen.

(„Railr. Gaz.") H.

Litteratur.

Die gegenwärtigen und zukünftigen Haftbestimmungen der Eisenbahnen für Lieferfrist-Ueberschreitungen. Ein Vorschlag zur Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens.

Die unter diesem Titel kürzlich im Verlage der „Steyrermühl" in Wien erschienene Schrift enthält eine grundlegende Darstellung der gegenwärtig in Oesterreich - Ungarn sowie im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gültigen Bestimmungen über Lieferfristen und schildert auf Grund der bestehenden Bestimmungen und Uebereinkommen das gegenwärtige Abrechnungsverfahren. Unter Angabe zahlreicher Beispiele und praktischer Erläuterungen zeigt der, durch Herausgabe eines Buches über den Eisenbahntransportdienst, eines Eisenbahnkalenders u. s. w. in Fachkreisen bekannte Verfasser S i g i s m u n d W e i l l, Büreauvorstand der Oesterreichischen Nordwestbahn, dass im Verhältnisse zu dem von den Verwaltungen gewünschten Zweck der gegenwärtige Vorgang bei der Ermittelung und Ausscheidung von Lieferfristantheilen zu beträchtliche Verwaltungskosten verursacht und eine Aenderung desselben angebahnt werden sollte.

Bekanntlich verursachen Lieferfrist - Ueberschreitungen oft zwischen den Verwaltungen umfangreiche schriftliche Auseinandersetzungen behufs Feststellung der Schuldfrage. Der Verfasser schildert nun die hieraus entstehenden Folgen in zutreffender Weise und leitet die Nothwendigkeit einer Umgestaltung dieses Dienstzweiges aus dem demnächst in Wirksamkeit tretenden und in dieser Zeitung wiederholt erörterten internationalen Transportrechte ab, welches einen erhöhten Geschäftsumfang zur Folge haben wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die „Expeditionsfrist" des künftigen internationalen Transportrechtes d i e s e l b e ist, wie diejenige bei Beförderungen im Lokalverkehre und im Verkehre mit Vereinsbahnen, und dass somit die etwaigen grösseren oder kleineren Entfernungen unberücksichtigt bleiben werden.

Nach der Ansicht des Herrn Verfassers erfordert die gegenwärtige Art der Vertheilung von Ersatzbeträgen für Lieferfrist-Entschädigungen, im internationalen Frachtverkehre angewendet, so umständliche büreaukratische Förmlichkeiten und eine solche Menge von Schreibgeschäften, dass die Erledigung einer Lieferfrist-Reklamation, bei welcher z. B. 15 Eisenbahnverwaltungen in 5 Staatengebieten betheiligt wären, mindestens eben so viele Kosten verursachen würde, als die eingehobene Prämie beträgt.

Nicht minder beachtenswerth ist die Hinweisung darauf, wie sich die Vertheilung einer Expeditionsfrist von einem bezw. zwei Tagen auf 10—15 Bahnen in der Praxis gestalten wird, und ob die Zuweisung von zwei Stunden für eine Bahn überhaupt die Mühe zeitraubender Rechnungen lohnt. Schon die Nothwendigkeit, diese Vertheilungen, mit welchen kein praktischer Zweck verknüpft sei, da die zugewiesene Expeditionszeit von etwa zwei Stunden für die Durchgangsbahn in Wirklichkeit so gut wie nichts sei, müsse gebieterisch dahin führen, mit dem bestehenden Abrechnungsverfahren vollständig zu brechen und an Stelle desselben etwas vollständig Neues — den einfachsten Grundsatz — zu setzen.

Demgemäss wären die gegenwärtigen Bestimmungen über Lieferfrist- und Ersatzvertheilungen sämmtlich aufzuheben und in das Vereinsübereinkommen, in das Oesterreichisch-Ungarische Transportübereinkommen, sowie in die Verbandsübereinkommen entsprechende Bestimmungen aufzunehmen, dass künftighin die Vertheilung des für Versäumung der Lieferfrist geleisteten Ersatzes, ohne Rücksicht auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein eines Verschuldens sowie auf die Höhe des Ersatzbetrages monatsweise bezw. quartalsweise zu erfolgen hätte, und zwar je nach den in einzelnen Verbänden bestehenden Abrechnungsweisen. Die Schlussziffer der in den einzelnen Verbänden zu Lasten des Verbandes gezahlten Ersatzbeträge wäre nach Massgabe des antheiligen Frachtaufkommens der betreffenden Abrechnung auf alle an dem Verbande oder Verkehre betheiligten Verwaltungen zu vertheilen. Die geschäftsführende Verwaltung des betreffenden Verbandes hätte über die Ersatzleistung eine Nachweisung zu führen und sofort nach erfolgter Abrechnung den betheiligten Verwaltungen sowohl die Fälle selbst als auch die Höhe der auf dieselben entfallenden Beträge mittelst zu vervielfältigender Verzeichnisse bekannt zu geben, damit es den einzelnen Verwaltungen ermöglicht werde, je nach Ermessen örtliche Einrichtungen zur Verhütung von häufigen Lieferfrist-Ueberschreitungen zu treffen. In ebenso erschöpfender als lichtvoller Weise wird dieser Vorschlag begründet und der hieraus sich ergebende vereinfachte Geschäftsgang geschildert.

Wir möchten es gleichfalls für zweckmässig erachten, dass die schwerfällige Behandlungsweise der Lieferfrist-Ueberschreitungen einfacher gestaltet werde und glauben, dass eine gründliche Untersuchung dieses Gegenstandes schon deshalb empfehlenswerth ist, weil auf diesem Gebiete vielleicht namhafte Ersparnisse zu erzielen sind. Allen Fachleuten sei die vorliegende Schrift daher um so mehr empfohlen, als dieselbe allgemeine und richtige Bemerkungen über den vielverzweigten Eisenbahn-Beförderungsdienst enthält und mit Rücksicht auf die überall laut vernehmliche Mahnung „Sparen" jeder eine Vereinfachung der Verwaltungseinrichtungen bezweckende Vorschlag Beachtung verdient.

Kartenwerke.

Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, umfassend das Gebiet des Deutschen Eisenbahnvereins, unter Zugrundelegung der Betriebsverhältnisse nach amtlichen Materialien bearbeitet von Dr. Paul Engelhardt. Berlin 1887, Verlag von A. Deubner.

Diese, im Mai d. J. erschienene Karte umfasst die Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, der Niederlande, der Schweiz und Rumäniens, sowie einen Theil des Italienischen, Französischen, Dänischen und Schwedischen Bahnnetzes. Die einzelnen Bahngebiete sind durch Farben unterschieden und durch Nummern, welche sich auf eine beigefügte Uebersicht der Bahnen beziehen, bezeichnet. Die Abzweigungs- und Uebergangsstationen sind durch grössere Schrift hervorgehoben, und bei den Ungarischen Namen in Deutscher und Ungarischer Sprache angegeben. Besonders und in grösserem Massstabe sind das Rheinisch-Westfälische und das Oberschlesische Kohlengebiet, die Sächsischen Staatsbahnen und deren Anschlussbahnen, die Berliner Stadt- und Ringbahn, sowie die Umgebungen von Wien, Frankfurt a/M., Aachen und Amsterdam dargestellt.

Die in einem Massstabe von 1 : 2000000 und in einer Blattgrösse von 75/100 cm gefertigte Karte empfiehlt sich durch Klarheit und bequeme Uebersichtlichkeit.

Verschiedenes.

Neue Fernsprechereinrichtung von Gilliland zum Telegraphiren zwischen einem fahrenden Eisenbahnzuge und den Stationen.

Bei der von Edison und Gilliland vorgeschlagenen Einrichtung zum Telegraphiren zwischen einem fahrenden Eisenbahnzuge und den Stationen werden die gewöhnlichen, an der Bahn entlang laufenden Telegraphenleitungen mitbenutzt, um durch Vermittelung von Kondensatoren die Zeichen in einem Magnet-Fernsprecher hervorzubringen; die Platte des Fernsprechers erzeugt musikalische Schwingungen, aus denen die Morsezeichen herausgelesen werden. Hierbei sollen die gewöhnlichen Telegraphirströme nicht störend wirken. Wenn jedoch die Leitungen zum Doppelgegensprechen benutzt werden, so erzeugen die dabei verwendeten sehr kräftigen Ströme häufig so starke Induktionswirkungen, dass dieselben die Fernsprechplatte zu Schwingungen veranlassen, welche die gewöhnlichen überdecken und die Unterscheidung der Zeichen verhindern.

Um solchen Uebelständen entgegen zu wirken, hat Gilliland dem Fernsprecher eine neue Anordnung gegeben, indem er die aus Eisen oder Glimmer bestehende dünne Platte desselben nicht in der gewöhnlichen Weise am Rande mittelst des Mundstückes festspannt, sondern auf das freie Ende des Stabmagnets auflegt und durch eine seitliche Feder darauf festhält. Die Schwingungen der Platte, welche übrigens noch nicht ganz den Durchmesser der Elektomagnetrolle besitzt, können dabei nur äusserst kleine sein; die kräftigsten Wirkungen können keine grösseren Schwingungen veranlassen als die schwächsten, und es wird möglich, die musikalischen Töne der Eisenbahntelegraphen-Telegramme von den Zeichen des Doppelgegensprechens und überhaupt von fremden, durch starke Ströme verursachten Zeichen zu unterscheiden. Da die schwingende Platte das Mundstück nicht abschliesst, so würde beim Anhalten des Fernsprechers ans Ohr das bekannte Rauschen sich vernehmen lassen (wie u. a. bei Muscheln). Um dies zu verhüten, wird die obere, den Wirkungsraum begrenzende Platte der Elektromagnetspule so gross gemacht, dass sie, ähnlich wie sonst die schwingende Platte, über die ganze Höhlung reicht und durch das auf das Rohr aufgeschraubte Mundstück auf dem Rohre festgehalten wird. („Dingler's polytechn. Journal".)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Namensänderung der Station Dahlhausen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld führt die an der Strecke Steele-Herdecke gelegene, bisher „Dahlhausen" benannte Station fortan die Bezeichnung „Dahlhausen (Ruhr)."

Berlin, den 18. Juni 1887. (1409)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

2. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrhein.) etc. Am 25. Juni d. J. treten die in dem Gütertarife vom 1. Mai d. J. vorgesehenen Entfernungen für die Stationen Beelen, Clarholz, Handorf, Herzebrock, Raestrup-Everswinkel, Telgte, Vohren und Warendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in Gültigkeit. Von demselben Tage ab kommen gekürzte Tarifentfernungen für den Verkehr der Station Münster des genannten Bezirks mit einer Anzahl Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. zur Einführung. Die Tarifentfernungen zwischen Münster einerseits und Gemünden, Jossa und Mittelsinn andererseits werden mit Gültigkeit vom 6. August 1887 ab im Wege der Berichtigung auf 399 bezw. 376 und 381 km erhöht.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 18. Juni 1887. (1410)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab kommen für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach den Stationen Kietz bei Cüstrin und Neuendorf-Friedheim des Direktionsbezirks Bromberg — nach letzterer Station für Sendungen von 10000 und 60000 kg — direkte Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe derselben kann von den betheiligten Güterexpeditionen und dem Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, erfahren werden.

Berlin, den 16. Juni 1887. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Tarif für die direkte Beförderung von lebenden Thieren zwischen Waldshut einerseits und Stationen Schweizerischer Bahnen via Coblenz andererseits, gültig vom 1. April 1878, ist, nachdem bei der Frachtberechnung für den gedachten Verkehr die Entfernungen des Gütertarifs Waldshut-Ostschweiz anzuwenden sind, unbrauchbar geworden und wird daher aufgehoben.

Karlsruhe, den 16. Juni 1887. (1412)
Generaldirektion.

Am 1. Juli cr. tritt ein neuer Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau in Kraft. Derselbe enthält gegenüber dem Tarif vom 1. Juli 1885, welcher hierdurch aufgehoben wird, einige Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 14. Juni 1887. (1413)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai dieses Jahres wird hierdurch mitgetheilt, dass die Hefte II und IV des Tariftheils II, enthaltend Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Ungarischen und Belgischen Stationen am 1. Juli dieses Jahres in Wirksamkeit gesetzt werden.

Durch die Hefte II und IV werden im Verkehre zwischen Belgien und Ungarn aufgehoben:

a) die Frachtsätze des Hefts II vom 1. Oktober 1881;
b) die Ausnahme-Frachten für Getreide des Hefts III vom 1. März 1882;
c) der Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Obst (frischem), auch Melonen und Weintrauben vom 1. September 1885.

Soweit jedoch Erhöhungen durch die neuen Frachten eintreten bezw. seitherige Verkehrsbeziehungen fortfallen, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 11. August dieses Jahres (einschliesslich) in Gültigkeit.

Köln, den 22. Juni 1887. (1414)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken, Grajewo, Brest. Für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 610 Pud (10000 kg) von Memel nach Stationen der Moskau-Brest Bahn gelten in den Monaten Juni bis einschl. November 1887 und April und Mai 1888 die Königsberger Frachten des Spezialtarifs 6 (Seite 17 des Verbandtarifs) unter Zuschlag von 15 ℳ pro 10000 kg, in den Monaten Dezember 1887 und Januar bis einschl. März 1888 die bisherigen Sätze für Memel. (1415)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 20. Juni d. J. ab kommen für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Wagenladungen von mindestens 10000 kg nach Station Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahn direkte Frachtsätze in Höhe derjenigen für Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof) zur Einführung.

Berlin, den 14. Juni 1887. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 47 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 22. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Bromberg. Mit dem 15. d. Mts. treten für Stationen Kietz und Neuendorf-Friedheim des Direktionsbezirks Bromberg neue Frachtsätze in Kraft.

Frankfurt a/M., den 15. Juni 1887. (1417)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Viehtarif Frankfurt a/M.-Berlin. Vom 1. Juli d. J. ab kommen für den Wagenladungsverkehr zwischen Brück und Berlin Städtischer Central-Viehhof folgende direkte Frachtsätze zur Einführung

a) für Pferde . . . . 2,43 *M.*
b) „ sonstiges Vieh . . . . 1,86 „
c) „ „ „ in Etagewagen . 2,34 „

für den Quadratmeter.

Frankfurt a/M., den 13. Juni 1887. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 20. Juni d. J. kommt mit Gültigkeit bis auf Weiteres, längstens bis 31. Dezember 1887 im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II Heft 1 ein Ausnahmesatz für Bier in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Schwechat-Kledering (Oe. U. St. E. G.) nach Breslau (Freiburger und Oberschlesischer Bahnhof) zur Einführung.

Derselbe beträgt abzüglich der Kürzung bei dem gegenwärtigen Koursstande 2,21 *M.* für 100 kg.

Breslau, den 15. Juni 1887. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Auf Grund des Artikels 66 des Russischen Eisenbahngesetzes hat die Direktion der Russischen Südwestbahnen angeordnet, dass vom 20. Juli (n. St.) d. J. ab die Zollabfertigung auf den Grenzstationen Woloczysk und Radziwilow nur durch Organe dieser Verwaltung oder ihre Agent-Expediteure unter Ausschluss jeder Vermittelung durch Privatpersonen erfolgen darf.

Es sind daher die in dem Tarif für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 15. Februar d. J. auf Seite 9 enthaltenen bezüglichen Zusatzbestimmungen zu § 51 dahin abzuändern, dass der Frachtbrief, welcher das Gut als Bahndokument begleitet und direkt an den Empfänger auf der Russischen Bestimmungsstation adressirt ist, in der Rubrik „Erklärung“ die Vorschrift „zur Verzollung durch die Russischen Südwestbahnen in Woloczysk bezw. Radziwilow“ zu enthalten hat, während der als Einführungsdeklaration dienende zweite Frachtbrief von jetzt ab nur an die Russischen Südwestbahnen in Woloczysk bezw. Radziwilow zu adressiren ist und in der Rubrik „Erklärung“ den Vermerk „zur Weiterbeförderung an N. N. in N.“ zu tragen hat.

Breslau, den 13. Juni 1887. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion.
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Güterverkehr vom 10. Oktober 1875 treten mit dem 1. August d. J. die Nachträge XXII und XXIII in Kraft:

Dieselben enthalten:

1. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hamburg H. und B. einerseits und Schwedisch- und Norwegischen Stationen andererseits;
2. ermässigte Eilgutsätze für frische Fische zwischen Gothenburg und Christiansand einerseits und Hamburg H. und B. andererseits;
3. Eilgutsätze für Hummer von Gothenburg bezw. Christiansand nach Deutschen Stationen;
4. ermässigte Eilgutsätze für frisches Obst und Gemüse zwischen Hamburg H. und B. und Altona einerseits und Gothenburg andererseits.

Durch die Einführung anderweiter Eilgutsätze für Hummer — vergl. unter 3 — werden die bisherigen Eilgutsätze für den Versand von Hummern aufgehoben, wodurch Tariferhöhungen eintreten.

Bis zur Herausgabe der fraglichen Tarifnachträge ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft.

Altona, den 17. Juni 1887. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Eisenbahnverbandes.

Der neue Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn Frankfurt a/M. H. L. B. wird mit dem 1. Juli in den direkten Verkehr des **Westdeutschen Verbandes** für den Transport von Gütern und Vieh in **Wagenladungen** aufgenommen und zwar zu gleichen Frachtsätzen, wie solche im Verkehre mit dem Staatsbahnhofe in Frankfurt a/M. zur Anwendung kommen.

Hannover, den 18. Juni 1887. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. April 1886 ist der vom 25. Juni 1887 an gültige Nachtrag 10 herausgegeben, welcher Tarifsätze für die an der neuen Bahnstrecke Lippstadt-Rheda gelegenen Stationen, anderweite Sätze für einzelne andere Strecken, sowie verschiedene Berichtigungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 11. Juni 1887. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Am 1. Juli 1887 treten folgende Frachtsätze in Wirksamkeit:

Für Blechhammer, Veilsdorf die Sätze für Hildburghausen weniger 2,0 *M.*:

für Hüttensteinach, Köppelsdorf im Verkehre von Buschtêhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno, Wejhybka die Sätze für Hildburghausen weniger 2,3 *M.*, im Verkehr von den übrigen Oesterreichischen Stationen die Sätze für Hildburghausen weniger 3,0 *M.*;

für Lauscha die Sätze für Hildburghausen mehr 2,0 *M.*;

für Steinach a. d. Werrab. die Sätze für Hildburghausen.

Prag, 14. Juni 1887. (1424)
Die Generaldirektion
der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Mit 19. Juni a. St./1. Juli n. St. 1887 tritt der XXI. Nachtrag zu Theil II des Verbandtarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die durch Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer bedingte Aenderung von Frachtsätzen und Abänderung der Bezeichnung für die Station Peri (Ala transit) der K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 16. Juni 1887. (1425)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Vom 1. August a. c. an finden die Sätze des Spezialtarifes II a des im Verkehre mit Triest und Cormons trans. vom 1. Dezember 1883 gültigen Verbandtarifes auf Hartholztransporte exkl. Bretter aus Buchenholz — ab Stationen unseres Centralnetzes sowie unserer Anschlussbahnen nach Triest und Cormons transit keine Anwendung.

Dagegen sind diese Sätze bei in obigen Relationen zum Versand gelangenden Bretter aus Buchenholz sowie für Weichholz-Transporte auch weiterhin in Rechnung zu ziehen.

Budapest, am 16. Juni 1887. (1426)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-Südwestruss. Grenzverkehr. Aufhebung von Getreidefrachtsätzen in der Richtung nach Russland ab Lemberg und ab Tarnopol. Mit 1. August n. St. 1887 werden die im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886 des obigen Verkehres enthaltenen Frachtsätze zwischen Podwoloczyska (Bahnhof) transit und Brody (Bahnhof) transit einerseits, dann Tarnopol und Lemberg andrerseits für die Verkehrsrichtung nach Russland aufgehoben. In der Verkehrsrichtung aus Russland bleiben diese Frachtsätze jedoch auch fortan in Gültigkeit.

Wien, den 15. Juni 1887. (1427)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Mit 1. Juli l. J. treten folgende Tarifnachträge, die Ungar. Transportsteuer betreffend, in Wirksamkeit:

Nachtrag III zu Theil III Heft 1
„ IV „ „ III „ 2
„ II „ „ III „ 3
„ II „ „ III „ 4

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8 erhältlich. (1428RM)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Ungarische Nordostbahn. (Eröffnung der Haltestelle „Szolyva - Hársfalva örház".) Am 26. Juni l. J. wird die auf der Linie Munkács-Lawoczne zwischen den Stationen Szolyva - Hársfalva und Vócsi gelegene Haltestelle „Szolyva-Hársfalva örház" für die Dauer der Badesaison, d. i. alljährlich vom 15. Mai bis 15. Oktober, in der Weise eröffnet, dass dortselbst nur die gemischten Züge 1 Minute und zwar in dem Falle anhalten werden, wenn Reisende zum Ein- oder Aussteigen sich melden.

Auf dieser Haltestelle findet eine Fahrkartenausgabe nicht statt und werden den daselbst einsteigenden Reisenden seitens der Kondukteure bis zur nächsten Station lautende sogenannte Kondukteurfahrkarten verabfolgt, für welche die zwischen den beiden Nachbarstationen zur Einhebung gelangenden normalen Fahrgebühren zu entrichten sind. Für die Weiterreise haben die Reisenden in der nächsten Station die Fahrbillets zu lösen. Nach der Haltestelle werden gewöhnliche Fahrbillets ausgefolgt.

Reisegepäck wird dortselbst nur gegen Nachzahlung aufgenommen, dagegen findet nach der genannten Haltestelle eine regelmässige Gepäckaufnahme statt, jedoch darf das Gepäck nur von solchem Umfange und Gewichte sein, dass dessen Ein- und Ausladung durch 2 Mann bewältigt werden kann.

Budapest, am 13. Juni 1887. (1429)
Die Generaldirektion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Submissionen.

Lieferung von Kokosfaser-Decken. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen
325 Stück Kokosfasergeflecht-Decken und
170 Stück Kokosvelour-Decken
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
Angebot auf Lieferung von Kokosfaserdecken
bis zum Eröffnungstermine am Montag, den 4. Juli 1887, Vormittags 11 Uhr,
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 18. Juli 1887 ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 16. Juni 1887. (1430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Laufe des II. Halbjahres 1887 und I. Halbjahres 1888 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke als:
Klempnerwaaren (No. 1—19),
Blech- und Fassnieten, Schliessen (20—22),
Sackkarren, Hammerstiele, Rechen, Putzwolle und Bindfaden (23—29),
Hefte, hölzerne, Schmirgelpapier, Sandpapier und Piassavabesen (30—34),
Bürstenbinderwaaren (35—49),
Docht, Garn, Oelkissen, Pappe, Filze und Schwämme (50—59),
Webwaaren (60—62),
Gummiwaaren (63—71)
soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der vorstehend angegebenen Gegenstände liegen bei unterzeichneter Verwaltungsstelle zur Einsicht aus, können aber auch auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen von derselben bezogen werden, bei welcher auch die Lieferungsangebote bis zum 29. Juni dieses Jahres Vormittags 9 Uhr abzugeben sind.

Chemnitz, den 16. Juni 1887. (JC1431)
Maschinenhauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verding von 6 Stück dreiachsigen zweifach gekuppelten Personenzug-Tenderlokomotiven für den Berliner Vorortverkehr in einem Loos.

Angebote sind bis zum Vordingungstermin Mittwoch, den 29. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst W., Königgrätzerstrasse No. 132 einzusenden.

(Zuschlagsfrist 4 Wochen.)

Angebotformulare, Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen und von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 5 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 13. Juni 1887. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 260 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt bis zum 30. dieses Monats dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 15. Juni 1887. (1433)
Grossherzogliche Direktion.

II. Privat-Anzeigen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 47 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verw.

Bericht über die im Jahre 1886 vorgekommenen **Achsbrüche**, sowie diejenigen **Achs-Anbrüche**, welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechselung der betreffenden Achse geführt haben. (Schluss aus No. 46.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Königl. Sächsische Staatsb.	Borsig	1861	5/6. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Feinkorneisen	Anbruch	3815	51,3	23.6	dto.	verschrumpft.	
dto.	unbekannt	—	5/8. 1886	Tenderachse aus Eisen	alter Anbruch fast um den ganzen Schenkel	3037	13,1	19,4	dunkelgrau, porös	dto.	
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	Yorkshire Engine Co.	1869	1/10. 1886	Tenderachse aus Gussstahl	zum Theil verrieben; der frische Bruch zeigte glänzendes mittelfeines Korn, lichtgrau	4839	5,02	5,0	gleichförmiges glänzendes feines Korn	—	
dto.	Strafford-shire Wheel & Axle	1869	13/7. 1886	Wagenachse aus Schmiedeisen	grobkörnig krystallinisch	3052	15,60	11,62	matte, tiefgraue Farbe, einzelne glänzende kleine Krystalle	querrissig.	
K. K. Oesterr. Staatsb.	Union D.W.	1874	13/1. 1886	Lokomotiv-Kuppelachse aus Stahl	feinkörniges Gefüge, Blase im Material	3448 3486	— —	1,25 1,87	feinkörnig	tadellos.	
dto.	Prager Eisen-industrie-Gesellschaft	1872	1/1. 1886	Wagenachse aus Eisen	grobkörniges Gefüge mit verbrannten schlackigen Stellen	2996 3016	17,2 17,2	15,6 15,6	ungleiches, zumeist grobkörniges Gefüge	rissig.	
dto.	Eisenwerk in Zeltweg	1868	6/4. 1886	Tenderachse aus Stahl	feinkörniges Gefüge, zum Theil alter Bruch	3365	38,8	30,9	feinkörnig	tadellos.	
dto.	Ganz & Cp.	1877	14/5. 1886	Wagenachse aus Eisen	theils faserig, theils grobkörnig	3049 3045	27 17,5	16,5 7,7	ungleich, grobkörnig	sehr rissig.	
dto.	Ternitzer Walzwerk	1881	8/6. 1886	Tenderachse aus Stahl	sehr feinkörniges Gefüge, alter Anbruch	4169	47,5	23,9	sehr feinkörnig	tadellos.	
Südnordd.-Verb.-B.	Eisenwerk Witkowitz	1860	26/4. 1886	Wagenachse aus Eisen	frischer Bruch, mittelfeinkörnig, alter Anbruch, muschelförmig	32 24	29 6	25 6	sehnig, ungleichförmig	rissig.	
dto.	dto.	1860	— 1886	dto.	Anbrüche	33,1 35,4	14,5 18,3	18 21	grobkörnig krystallinisch	—	
Kgl. Ung. Staatsbahnen	Eisenwerk Reschitza	1879	9/2. 1886	Wagenachse aus Bessemerstahl	schlackig porös	3 234 2037	3,9 3,9	4,0 3,5	grobkörnig, krystallinisch dto.	glatt.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staatsbahnen	unbekannt	—	13/2. 1886	Wagenachse aus Schmiedeeisen	gleichmässig feinkörnig	3659 3334	46,1 43,9	24,5 27	feinkörnig, wenig schieferig dto.	runzelig.	
dto.	I. Ung. Waggonfabrik in Budapest	10/8. 1873	19/5. 1886	Wagenachse aus Bessemerstahl	alter Anbruch	3132 3003	17,4 17,8	7,0 4,5	sehr schieferig, schlackig dto.	querrissig.	
dto.	Ganz & Comp.	1868	22/5. 1886	Wagenachse aus Stahl	verrieben	2891 3001	5,1 7,4	4,5 8,5	grobkörnig dto.	dto.	
dto.	Prevali	—	26/5. 1886	Tenderachse aus Stahl	schlackig	3729 3168	13,7 33,1	12 18	sehr schlackig und schieferig dto.	—	
dto.	Maffei	—	4/6. 1886	Tenderachse aus Eisen	Anbruch	3221 3248	37,3 37,0	23,0 26,5	schieferig, porös dto.	runzelig.	
dto.	Prevali	1858	8/6. 1886	dto.	dto.	2987 2847	20,2 48,4	11 28	sehr schlackig, rissig dto.	querrissig.	
dto.	dto.	1868	8/6. 1886	dto.	Anbruch, grobkörnig	2657 2737	48,7 49,3	31 35	porös porös u. schlackig	runzelig.	
dto.	dto.	1857	17/6. 1886	Wagenachse aus Eisen	verrieben, grobkörnig rissig	2272 2526	0,8 7,4	4,5 6,0	schlackig, schieferig dto.	querrissig.	
dto.	dto.	1858	19/6. 1886	dto.	Anbruch	3069 2807	27,8 45,5	21 28	dto.	dto.	
dto.	Ganz & Comp.	1869	15/7. 1886	Wagenachse aus Bessemerstahl	verrieben	3207 3202	15,8 11,5	7 11,5	schlackig, schieferig schlackig, schieferig, grobkörnig	dto.	
dto.	Prevali	1861	17/7. 1886	Wagenachse aus Eisen	Anbruch	3082 2930	23,8 43,9	21 21	dto.	glatt. runzelig.	
dto.	unbekannt	1872	7/8. 1886	dto.	dto.	3056 2827	36,6 40,1	21 24,7	sehr schieferig	glatt.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staats-bahnen	Prevali	1857	8/8. 1886	Wagen-achse aus Eisen	verrieben	2605 2636	17,2 20,2	6 11,5	schlackig, schieferig dto.	querrissig.	
dto.	dto.	1858	9/8. 1886	dto.	Anbruch, schieferig	3128 3035	31,8 45,1	27,5 34,0	schieferig, porös, schlackig dto.	glatt. runzelig.	
dto.	unbekannt	1874	11/8. 1886	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	verrieben, körnig	2486 2807	2,3 5,4	3 4	grobkörnig, schlackig dto.	querrissig.	
dto.	dto.	—	11/.8 1886	dto.	alter Anbruch	3258 2847	35,1 13	26 6,5	schieferig, schlackig dto.	dto.	
dto.	Ganz & Co.	1868	12/8. 1886	dto.	Luftblase, theilweise körnig	3314 3228	33,2 15,2	27 16	schlackig, grobkörnig dto.	blasig und rissig.	
dto.	unbekannt	—	23/8. 1886	dto.	Anbruch	3366 3375	29,8 2,7	25 12,5	schieferig und porös grobkörnig	runzelig.	
dto.	Prevali	1857	25/8. 1886	dto.	frischer Bruch, kleinkörnig, sonst ungleiches Material	2836 2887	27,5 17,4	16 12	schlackig, schieferig dto.	querrissig.	
dto.	unbekannt	1870	10/9. 1886	dto.	Anbruch	3079 3759	5,1 —	4 5	sehr grobkörnig dto.	dto.	
dto.	dto.	—	15/9. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	dto.	3059 3063	57,7 50,0	33,7 36,0	schieferig, porös dto.	runzelig.	
dto.	dto.	—	15/9. 1886	Lokomotiv-Kuppel-achse aus Eisen	Anbruch, schieferig	2905 2805	44 47	23 33,5	sehr schieferig dto.	dto.	
dto.	Stefanau	1871	19/9. 1886	Wagen-achse aus Eisen	grobkörnig, Anbruch	2967 3092	4,7 4,7	6 7,5	sehr grobkörnig dto.	glatt.	
dto.	unbekannt	—	23/9. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	Anbruch	3055 3157	47,5 44	26,5 17,7	schieferig, porös dto.	blasig, runzelig.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staatsbahnen	unbekannt	—	23/9. 1886	Lokomotiv-Kuppelachse aus Eisen	schieferig, Anbruch	3248 3086	55,9 50,4	30 27,5	porös, feinkörnig „ schieferig	glatt. blasig.	
dto.	dto.	—	10/10. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	Anbruch	3088 3027	33,8 36,3	30,5 31	porös, schieferig dto.	runzelig, langrissig. dto.	
dto.	dto.	—	10/10. 1886	dto.	dto.	3088 3027	33,8 36,3	30,5 31	dto. dto.	dto. dto.	
dto.	dto.	—	10/10. 1886	Lokomotiv-Kuppelachse aus Eisen	dto.	2752 2789	49,4 46,8	28 28,5	schieferig porös dto.	runzelig, langrissig. dto.	
dto.	Prevali	1858	24/10. 1886	Tenderachse aus Eisen	neuer Bruch, feinkörnig rissig	2981 3052	11,5 32,6	9,5 28,5	schlackig schieferig dto.	querrissig. dto.	
dto.	Stefanau	1870	19/11. 1886	Wagenachse aus Eisen	verrieben, grobkörnig	2389 2516	— 1,5	1,5 1,5	sehr grobkörnig schlackig dto.	glatt. dto.	
dto.	dto.	1871	29/11. 1886	Wagenachse aus stahl	körnig und blasig	3108 2526	3,9 3,9	5,5 2,7	dto. dto.	querrissig. dto.	
dto.	Owens	—	8/11. 1886	dto.	verrieben, feinkörnig	3007 2984	34,4 32,4	27 20	porös, sehr schieferig schlackig	runzelig. dto.	
dto.	Prevali	1857	20/11. 1886	Wagenachse aus Eisen	verrieben	2907 3037	22,3 20,9	17,5 13,5	sehr schlackig schieferig dto.	dto. querrissig.	
Eisenbahn Wien-Aspang	Sigl	/8. 1881	27/7. 1886	Lokomotiv-Treibachse aus Bessemerstahl	¾ ungleichmässiges Material, ¼ feinkörnig	4865	55,3	27,8	gleichmässig feinkörnig	weisslich grau, mattschimmernd.	
Warschau-Wiener Bahn	Axle Tree	1868	15/1. 1886	Wagenachse aus Puddelstahl	voller Bruch	48,5	40,6	19	grobkörnig	matt.	
dto.	Schmidt in Breslau	21/12. 1868	8/8. 1886	Wagenachse aus Eisen	verrieben	32,1	37,2	21	sehnig	rauh.	

Wien, im Juni 1887.

Die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

No. 48. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Juni 1887.

Dieser Nummer liegt No. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1887.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1885.

(Fortsetzung aus No. 46.)

Für die Beförderung von Personen, einschliesslich der Beförderungen auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementsbillets, sowie in bestellten Extrazügen wurden bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 412 254 816 *M.* vereinnahmt. Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 14,79 ₰,
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . 15,28 „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 16,02 „
4. „ „ Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen . . . 15,03 „

Im einzelnen ist in Bezug auf den Personenwagen-Achskilometer die höchste Einnahme, und zwar 28,28 ₰, bei der 201 km langen Böhmischen Westbahn, die niedrigste — 0,23 ₰ — bei der 311 km langen Böhmischen Nordbahn ermittelt.

Ueber die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre (einschliesslich des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen u. s. w.) gibt die folgende Tabelle Auskunft:

Laufende No.	Bahngruppe	Einnahme überhaupt	Einnahme durchschnittlich für jedes km mittlerer Betriebslänge
		Mark	Mark
1	Deutsche Bahnen	273 056 606	7 540
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	114 314 734	5 294
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen . . .	39 991 839	7 800
4	Die Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	427 3(3 179	6 791

Die vorstehend angegebenen durchschnittlichen Einnahmen auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge sind am erheblichsten von der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) überschritten, deren bezügliche Einnahme den hohen Betrag von 39 366 ℳ erreicht hat; ihr folgen die Main-Neckarbahn mit 25 823 ℳ, weiterhin die Niederländische Rheinbahn mit 20 358 ℳ, die Holländische Bahn mit 14 497 ℳ u. s. w., während — unter Ausscheidung der Deutschen Militärbahn — die Gölnitzthalbahn den niedrigsten Betrag von 629 ℳ aufweist. Von den 51 Deutschen Bahnverwaltungen wurde die Durchschnittseinnahme derselben von 7 540 ℳ auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge bei 14 Bahnen, darunter 11 von den 20 Staatsbahnen, und der Gesammt-Durchschnittssatz von 6 791 ℳ bei 16 Bahnen, darunter 12 Staatsbahnen, überschritten. Von den 37 Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sind 10 über die Durchschnittseinnahme dieser Gruppe von 5 294 ℳ, aber nur 6 über die Gesammt-Durchschnittseinnahme von 6 791 ℳ auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge gekommen.

Für jedes Personenkilometer sind durchschnittlich vereinnahmt:

Laufende No.	Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	von Militärs	überhaupt
		Pfennig					
1	bei den Deutschen Bahnen	8,15	5,38	3,18	2,10	1,51	3,33
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	9,52	5,96	3,58	2,97	1,55	4,03
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	7,26	5,76	3,42	3,19	2,25	4,26
4	bei den Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	8,29	5,56	3,31	2,17	1,56	3,57

Hiernach wurden die höchsten Einnahmen in der I., II. und III. Wagenklasse bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, in der IV. Wagenklasse und hinsichtlich der Militärbeförderung bei der Gruppe 3 erzielt. Bei den Deutschen Bahnen schwanken diese Einnahmen in der I. Klasse zwischen 10,55 ₰ bei der Glasow-Berlinchener Bahn und 4,97 ₰ bei der Zittau-Reichenberger Bahn, in der II. Klasse zwischen 7,75 ₰ ebenfalls bei der Glasow-Berlinchener Bahn und 4,21 ₰ bei der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth), in der III. Klasse zwischen 4,80 ₰ bei der — I. und IV. Klasse nicht besitzenden — Bahn Wernshausen-Schmalkalden und 2,61 ₰ bei der — mit IV. Klasse ebenfalls nicht ausgerüsteten — Ludwigsbahn, in der IV. Klasse zwischen 2,55 ₰ bei der Holsteinischen Marschbahn und 2,00 ₰ bei der Berlin-Dresdener sowie der Hessischen Ludwigsbahn und im ganzen zwischen 4,94 ₰ bei der Stargard-Cüstriner Bahn und 2,62 ₰ bei der Aachen-Jülicher Bahn (1,51 ₰ bei der Militärbahn). Den Durchschnittssätzen der sämmtlichen Deutschen Bahnen standen die Preussischen Staatsbahnen mit 7,95 ₰ in der I., 5,44 ₰ in der II., 3,34 ₰ in der III., 2,10 ₰ in der IV. Wagenklasse, 1,50 ₰ für Militärs und 3,26 ₰ überhaupt sehr nahe. Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bewegten sich die Durchschnittssätze in der I. Klasse zwischen 11,23 ₰ bei der K. K. priv. Südbahn und 6,48 ₰ bei der Galizischen Carl-Ludwigbahn, in der II. Klasse zwischen 9,98 ₰ bei der — mit I. und IV. Klasse nicht ausgestatteten — Gölnitzthalbahn und 4,66 ₰ bei der Ungarisch-Galizischen Bahn, in der III. Klasse zwischen 7,71 ₰ ebenfalls bei der Gölnitzthalbahn und 2,18 ₰ bei der Galizischen Carl-Ludwigbahn (ohne IV. Klasse), in der IV. Klasse zwischen 3,31 ₰ bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und 2,19 ₰ bei der Buschtêhrader Bahn und im ganzen zwischen 8,08 ₰ bei der Gölnitzthalbahn und 2,42 ₰ bei der Galizischen Carl-Ludwigbahn.

Die aus der Personenbeförderung überhaupt erzielten Einnahmen für das Kilometer mittlerer Betriebslänge ergeben:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 7 280 ℳ
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . 5 091 „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 7 540 „
4. „ „ sämmtlichen Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen . . . . 6 551 „

Von diesen Einnahmen entfielen:

Laufende No.	Bahngruppen	auf die I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	auf Beförderung von Militärs
		Prozente				
1	bei den Deutschen Bahnen	5,1	28,4	49,4	14,7	2,4
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	7,1	28,0	58,2	3,9	2,8
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	14,3	32,6	50,6	0,3	2,2
4	bei den sämmtlichen Bahnen unter 1, 2 und 3	6,5	28,7	51,9	10,4	2,5

Der auffällig geringe Prozentsatz in der IV. Klasse der Gruppe 3 erklärt sich dadurch, dass von den 12 derselben angehörigen Bahnverwaltungen nur drei, die Nordbrabant-Deutsche Bahn, die Rümänische Staatsbahn und die Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, die IV. Klasse eingeführt haben. Auf dieselben entfallen bezw. 1,5 pCt., 0,4 pCt. und 9,4 pCt. Aus der vorstehenden Nachweisung ergibt sich, dass bei den Deutschen Bahnen die I. Klasse in verhältnissmässig geringem Antheile zu den Einnahmen beiträgt. Dies Ergebniss entspricht bekannten Thatsachen, welche u. a. auch dadurch erklärlich sind, dass bei den meisten Deutschen Bahnen die Ausstattung der II. Wagenklasse beinahe der I. Wagenklasse gleichwerthig ist, und dass mit Rücksicht auf die bei denselben in reichlichem Umfange eingerichtete IV. Klasse und die dadurch ermöglichte weitere Vertheilung der Reisenden das Bedürfniss zur Benutzung der I. Klasse wesentlich eingeschränkt ist. Immerhin aber hat beispielsweise der Prozentsatz der kilometrischen Einnahmen aus der I. Klasse bei der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) 10,2 pCt. betragen, bei den Elsass-Lothringischen Bahnen und den unter derselben Verwaltung stehenden Wilhelm-Luxemburg Bahnen, welche allerdings die IV. Klasse nicht besitzen, sogar 11,6 pCt., während der geringste Antheil mit 0,2 pCt. bei der Glasow-Berlinchener Bahn festgestellt ist. Die grösste Ausnutzung der I. Klasse hat bei der Niederländischen Rheinbahn mit 21,4 pCt. stattgefunden, an welche sich die Holländische Bahn mit 19,7 pCt. und weiterhin die Nordbrabant-Deutsche Bahn mit 19,6 pCt. anschlossen. Hinsichtlich der II. Wagenklasse schwanken die kilometrischen Einnahmen zwischen 42,4 pCt. bei der Nordbrabant-Deutschen Bahn und 8,1 pCt. bei der Bahn Fischhausen-Palmnicken. Die III. Klasse wurde am stärksten, mit 89,0 pCt., bei der K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt ausgenutzt; dies Ergebniss ist jedoch für die Vergleichung mit anderen Verhältnissen nicht ohne weiteres zu verwerthen, da die Bahn nur die II. und III. Klasse besitzt. Unter den mit allen vier Klassen ausgestatteten Bahnen steht in Bezug auf die vortheilhafteste Ausnutzung der III. Klasse die Bahn Czernowitz-Nowosielitza mit 82,0 pCt. an der Spitze, während die Marienburg-Mlawkaer Bahn mit 31,3 pCt. das ungünstigste Ergebniss gehabt hat. Bei letzterer hat jedoch unter den mit allen vier Wagenklassen versehenen Bahnen die IV. Klasse mit 49,5 pCt. die grösste Einnahme erzielt, während die numerisch höchste Einnahme überhaupt mit 51,7 pCt. bei der, die I. Klasse entbehrenden Bahn Fischhausen-Palmnicken ermittelt ist. Fast verschwindend ist der prozentuale Einnahmeantheil aus der IV. Klasse — 0,2 — bei der Oldenburgischen Staatsbahn.

Die aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- u. s. w. Verkehre bei den einzelnen Bahngruppen erzielten Einnahmen sind in der nachstehenden Uebersicht zusammengestellt:

Laufende No.	Bahngruppe	Einnahmen aus dem Güterverkehr: überhaupt	für jedes km mittlerer Betriebslänge	für jedes Güterwagenachs-km
		Mark		Pf.
1	Deutsche Bahnen	666 544 809	18 150	8,63
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	364 850 062	16 742	10,86
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	63 800 261	12 283	8,48
4	Die Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	1 095 195 132	17 190	9,26

Ueber dem Gesammtdurchschnitte dieser Einnahmen für das Kilometer mittlerer Betriebslänge waren von den 51 Deutschen Verwaltungen 16 — darunter der Direktionsbezirk Elberfeld mit dem Höchstbetrage von 36 715 ℳ —, von den 37 Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen 13 — darunter mit dem Höchstbetrage von 64 606 ℳ die Aussig-Teplitzer Bahn —, und von den 12 Verwaltungen der Gruppe 3 nur die Warschau-Wiener Bahn mit dem Betrage von 57 776 ℳ geblieben. Zu diesen, über dem Gesammtdurchschnitte stehenden Bahnen gehören, mit Ausnahme der Dir.-Bezirke Altona mit 16 326 ℳ und Bromberg mit 8 551 ℳ, die sämmtlichen übrigen Preussischen Staatsbahnen. Die geringste Einnahme auf das Kilometer Betriebslänge hat die Mecklenburgische Südbahn mit 910 ℳ erzielt. In Bezug auf das Güterwagen-Achskilometer ist der Gesammt-Durchschnittssatz von 30 Deutschen, 35 Oesterreichisch-Ungarischen und 6 Verwaltungen der Gruppe 3 überschritten; die höchste Einnahme — 42,79 ₰ — hatte die Leoben-Vordernberger Bahn, die geringste — 4,92 ₰ — die Mecklenburgische Südbahn (die Deutsche Militärbahn 4,72 ₰).

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten, Eilgüter, Frachtgüter jeder Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter und lebende Thiere umfassenden, Güterverkehr betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 4,06 ₰,
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5,12 „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 4,00 „
4. „ „ Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen 4,36 „

Im einzelnen bewegten sich diese Einnahmen zwischen 20,69 ₰ bei der Bahn Wernshausen-Schmalkalden und 2,96 ₰ bei der Niederländischen Rheinbahn.

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Laufende No.	Bahngruppe	Gesammteinnahme				Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen		
		überhaupt	durchschnittlich			aus dem Personen- Verkehre	aus dem Güter- u. s. w. Verkehre	aus sonstigen Quellen
			für jedes km mittlerer Betriebslänge	für jedes Nutzkm	für jedes Achskm			
		Mark			Pf.	Prozente		
1	Deutsche Bahnen	962 398 905	26 158	3,74	9,79	28,4	69,2	2,4
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	485 422 057	22 270	4,48	11,51	23,5	75,2	1,3
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	106 156 397	20 422	3,32	10,36	37,7	60,1	2,2
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3	1 552 388 281	24 337	3,90	10,30	27,5	70,6	1,9

Hiernach sind dem Prozentsatze nach die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei der Gruppe 3 und die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen am höchsten gewesen. Im einzelnen ist die grösste Einnahme aus dem Personenverkehr wiederum bei der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) — mit 92,8 pCt. — ermittelt; ihr folgen die Bahn Liesing-Kaltenleutgeben mit 85,8 pCt., die Leiden-Woerdener Bahn mit 71,0 pCt., die Wismar-Rostocker Bahn mit 68,6 pCt. u. s. w. bis herunter zu der Gölnitzthalbahn mit 6,1 pCt. Hinsichtlich der Einnahmen aus dem Güter- u. s. w. Verkehre hat letztere mit 92,0 pCt. an erster Stelle gestanden; weiterhin folgten die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn mit 90,3 pCt., die Graz-Köflacher Bahn mit 90,1 pCt. u. s. w., während die niedrigste bezügliche Einnahme — 5,7 pCt. — auf die Ludwigsbahn entfiel. Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen wurden erzielt:

a) auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Bahn mit 76 623 ℳ;
b) auf das Nutzkilometer bei derselben Bahn mit 12,21 ℳ;
c) auf das Achskilometer bei der Leoben-Vordernberger Bahn mit 34,22 ₰;

und die entsprechenden geringsten Einnahmen:

a) auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge bei der Mecklenburgischen Südbahn mit 2 419 ℳ (bei der Deutschen Militärbahn 2 336 ℳ);
b) auf das Nutzkilometer bei derselben Bahn mit 0,90 ℳ;
c) auf das Achskilometer bei der Oels-Gnesener Bahn mit 7,32 ₰ (bei der Deutschen Militärbahn 3,33 ₰).

Die höchsten Gesammteinnahmen überhaupt aus allen Quellen hatte unter den Deutschen Bahnen die Bayerische Staatsbahn mit 80 484 697 ℳ, unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die K. K. Oesterreichische Staatsbahn mit 86 216 960 ℳ und unter den Verwaltungen der Gruppe 3 die Warschau-Wiener Bahn mit 25 298 380 ℳ; die geringsten Gesammteinnahmen entfielen bei den angegebenen Gruppen in entsprechender Reihenfolge auf die Ilmebahn mit 38 423 ℳ (die Deutsche Militärbahn hatte 35 043 ℳ), auf die Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt mit 56 703 ℳ und auf die Leiden-Woerdener Bahn mit 220 762 ℳ.

Die in der nachstehenden Tabelle zusammengestellten Betriebsausgaben umfassen die sämmtlichen bezüglichen Beträge, welche auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrs- und kommerziellen Dienst, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallen:

Lufende No.	Bahngruppe	Betriebsausgaben			
		überhaupt	für jedes km Betriebslänge	für jedes Nutzkm	für jedes Wagenachskm
		Mark			Pf.
1	Deutsche Bahnen . .	529 878 179	14 390	2,06	5,39
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen . .	255 716 962	11 732	2,36	6,06
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	62 713 564	12 065	1,96	6,12
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 . .	846 719 627	13 268	2,13	5,62

Diese Ausgaben waren am höchsten:

a) für das Kilometer Betriebslänge bei der Warschau-Wiener Bahn mit 39 855 ℳ;
b) für das Nutzkilometer bei der Fünfkirchen-Barcser Bahn mit 5,25 ℳ;
c) für das Wagenachskilometer bei der Bahn Wernshausen-Schmalkalden mit 20,28 ₰;

am geringsten:

a) für das Kilometer Betriebslänge bei der Bahn Fischhausen-Palmnicken mit 1 575 ℳ (bei der Deutschen Militärbahn 1 482 ℳ);
b) für das Nutzkilometer bei der Mecklenburgischen Südbahn mit 0,72 ℳ;
c) für das Wagenachskilometer bei der Eisenbahndirektion Breslau mit 4,04 ₰.

Der Gesammtdurchschnitt der Betriebsausgaben ist: a) auf das Kilometer Betriebslänge von 17 der 51 Deutschen, von 7 der 37 Oesterreichisch-Ungarischen und von 4 der 12 zur Gruppe 3 gehörigen Verwaltungen; b) auf das Nutzkilometer von 14 der Deutschen, von 28 Oesterreichisch-Ungarischen und von 3 der zur Gruppe 3 gehörigen Verwaltungen; c) auf das Wagenachskilometer von 42 Deutschen, von 33 Oesterreichisch-Ungarischen und von 8 der zur Gruppe 3 gehörigen Verwaltungen überschritten.

Von besonderem Interesse ist die prozentuale Vertheilung der Betriebsausgaben an sich bezw. im Verhältnisse zu den Betriebseinnahmen, welche in der folgenden Tabelle zusammengetragen ist:

Laufende No.	Bahngruppe	Die Betriebsausgaben betragen in Prozentsätzen der Betriebseinnahmen und zwar					Betriebsausgaben und zwar			
		der allgemeinen Verwaltung	der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes	des Zugförderungs- und Werkstättendienstes	im ganzen	der allgemeinen Verwaltung	der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes	des Zugförderungs- und Werkstättendienstes
1	Deutsche Bahnen	5,6	14,1	21,1	14,3	55,1	10,1	25,6	38,4	25,9
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	4,4	15,2	18,2	14,9	52,7	8,4	28,9	34,5	28,2
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	6,4	15,9	19,1	17,7	59,1	10,8	26,9	32,4	29,9
4	Sämmtliche Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	5,2	14,5	20,1	14,7	54,5	9,5	26,7	36,9	26,9

Im einzelnen schwankten die Betriebsausgaben

a) in Prozentsätzen der Betriebseinnahmen:

für die allgemeine Verwaltung zwischen 25,9 pCt. bei der Wismar-Rostocker Bahn und 1,9 pCt. bei der Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg, sowie der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn; für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung zwischen 42,4 pCt. bei der Czernowitz-Suczawaer Bahn (59,4 pCt. bei der Deutschen Militärbahn) und 3,7 pCt. bei der Bahn Fischhausen-Palmnicken; für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst zwischen 34,5 pCt. bei der Zittau-Reichenberger Bahn und 9,4 pCt. bei der Niederländischen Centralbahn; für den Zugförderungs- und Werkstättendienst zwischen 40,6 pCt. bei der Bahn Liesing-Kaltenleutgeben (99,4 pCt. bei der Deutschen Militärbahn) und 6,7 pCt. bei der Graz-Köflacher Bahn und schliesslich im ganzen zwischen 98,9 pCt. bei der Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal;

b) in Prozentsätzen der Betriebsausgaben:

für die allgemeine Verwaltung zwischen 39,7 pCt. bei der Stargard-Cüstriner Bahn und 1,0 pCt. bei der Bahn Liesing-Kaltenleutgeben; für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung zwischen 47,4 pCt. bei der Czernowitz-Suczawaer Bahn und 6,6 pCt. bei der Bahn Fischhausen-Palmnicken; für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst zwischen 46,5 pCt. bei der Leoben-Vordernberger Bahn und 15,5 pCt. bei der Prinz Heinrichbahn (11,7 pCt. bei der Deutschen Militärbahn und 12,1 pCt. bei der Bosnischen Militärbahn Banjaluka-Doberlin); für den Zugförderungs- und Werkstättendienst zwischen 49,6 pCt. bei der Bahn Liesing-Kaltenleutgeben (51,1 pCt. bei der Deutschen Militärbahn) und 16,3 pCt. bei der Arad-Temesvárer Bahn.

Der Betriebsüberschuss, d. h. die Summe aller Einnahmen nach Abzug der Summe aller Ausgaben, betrug:

Laufende No.	Bahngruppe	für jedes km Betriebslänge M.	für jedes Wagenachskm ₰	in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals
1	bei den Deutschen Bahnen	11 756	4,40	4,44
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	10 538	5,45	4,59
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	8 357	4,24	3,78
4	bei den Bahnen unter 1, 2 und 3 zusammen	11 063	4,68	4,44

Der höchste Betriebsüberschuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Bahn mit 44 257 M., für das Wagenachskilometer bei der Leoben-Vordernberger Bahn mit 17,34 ₰ ermittelt, während der niedrigste Betriebsüberschuss für das Kilometer Betriebslänge bei der Staatsbahn Unterdrauburg - Wolfsberg 9 M. und für das Wagenachskilometer ebenfalls bei der letztgenannten Bahn 0,03 ₰ ergeben hat. Bei drei Bahnen wurden die Einnahmen von den Ausgaben übertroffen, und zwar bei der Deutschen Militärbahn mit 720 M. für das Kilometer Betriebslänge und mit 3,14 ₰ für das Wagenachskilometer, bei der Ungarisch-Galizischen Bahn mit bezw. 137 M. und 0,16 ₰ und bei der Bosnischen Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit bezw. 544 M. und 3,12 ₰. Der Minderüberschuss in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals betrug bei diesen drei Bahnen in der angegebenen Reihenfolge — 0,97, — 0,05 und — 4,62 pCt. Der Betriebsüberschuss des Anlagekapitals schwankte im übrigen zwischen 12,33 pCt. bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und 0,01 pCt. bei der Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg.

Zu dem Ueberschusse der Einnahmen über die Ausgaben treten je nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnen noch Ueberträge aus früheren Jahren, Zuschüsse verschiedener Art, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, industriellen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen, Zinseneinnahmen, insoweit letztere die Zinsenausgaben übersteigen u. s. w. und aus diesen Summen ergeben sich die für die einzelnen Bahnen zur Verfügung stehenden Beträge.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Entwickelung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens.

Das vom Regierungsrath Konta herausgegebene, rühmlichst bekannte, kürzlich in der ersten Abtheilung des 19. Jahrganges erschienene Werk bespricht in seinem Vorworte diese Entwickelung in der Periode vom 1. Januar 1885 bis Ende Juni 1886. Die Einleitung bietet, wie alljährlich, eine ausgezeichnete historische Darstellung der auf dem gesammten Gebiete unseres Eisenbahnwesens zu Tage getretenen Erscheinungen von irgend welcher Bedeutung in klarer, übersichtlicher und anziehender Weise, welche dem so spröden Stoffe schwer abzugewinnen war. Zur Kennzeichnung dieser wirklich meisterhaft dargestellten Schilderungen würden auch die knappsten Umrisse eines Auszuges nicht genügen; wir müssen daher auf das Werk selbst verweisen und in gedrängtester Kürze dessen Inhalt andeuten. Eingeleitet werden diese Darstellungen damit, dass die „grosse Reihenfolge von Rechtshandlungen, legislativen und organischen Vollziehungen, aus welchen die dermalige neue Gestaltung des Eisenbahnwesens der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie hervorgegangen ist, nunmehr einen Abschluss erlangt hat.“ In der westlichen Reichshälfte erfolgte demnach die endgültige Austragung der Nordbahnfrage, sowie die Betriebsübernahme der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn durch den Staat; daran schlossen sich die Uebernahme der Vorarlberger Bahn, die Vervollständigung der inneren Einrichtung der staatlichen Eisenbahnverwaltung, die Regelung der Einflussnahme des Finanzministeriums auf die Staatsbahnverwaltung; endlich die Verlängerung des Lokalbahngesetzes bis Ende 1886. In der östlichen Reichshälfte fand die Verschmelzung der Alföldbahn mit dem Staatsbahnnetze, die Reorganisation der Verwaltung dieses Netzes und die Verhandlungen wegen der Bahn Munkács-Beskid statt. Mit diesen Aktionen scheint die Verstaatlichung in beiden Reichshälften zu einem Haltepunkt gelangt zu sein, und es dürfte in der nächsten Zukunft das „gemischte System“ fortbestehen. Bezüglich des Ausbaues des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes ist keine Aenderung der leitenden Grundsätze wahrgenommen worden. Im grossen und ganzen gilt das Netz der Hauptlinien als vollendet. Die Ausfüllung der noch vorhandenen Lücken, wie insbesondere die Fortführung der Rudolfbahn an die Adria, die Tauernbahn, die Verbindung Ungarns und Siebenbürgens mit der Bukowina u. s. w., bleibt den beiden Staatsverwaltungen vorbehalten, und es sind die allgemeinen Bestrebungen vorwiegend auf die Schaffung der Lokalbahnen gerichtet. In Oesterreich liegen Projekte für 1600 und in Ungarn für 1000 km solcher Schienenwege vor. In dem Zeitabschnitte vom 1. Januar 1885 bis 30. Juni 1886 wurden mittelst Konzession sichergestellt 24 Strecken mit 620 km Länge in Oesterreich und 15 Strecken mit 588 km in Ungarn. Dem Betriebe wurden übergeben 36 Strecken mit 753 km in beiden Reichstheilen zusammen. Neue Anschlüsse an ausländische Bahnen wurden mit dem Deutschen Reiche vier festgestellt (bei Braunau, Ziegenhals, Barzdorf und Troppau). In Verhandlung

blieb die Neuregelung des Anschlusses bei Predeal (Rumänische Grenze). Die Verkehrsverhältnisse wurden, gleich jenen fast aller Europäischen Bahnen, im Jahre 1885 abermals und noch empfindlicher von der ungünstigen geschäftlichen Lage beeinträchtigt. Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 20 818 km und einem Längenzuwachse von 1162 km (5,58 pCt.) wurden um 4,93 pCt. Personen und 1,05 pCt. Güter weniger befördert. Die Einnahmen haben insgesammt um 1,19 pCt., für das Kilometer aber um 4,15 pCt. abgenommen. Noch unerfreulicher gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse im ersten Halbjahre 1886, in welchem auf sämmtlichen Bahnen der Monarchie bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 22 300 km 26 577 427 Personen und 30 006 718 t Güter befördert und im ganzen 107 745 606 fl. oder für das Jahr und Kilometer 9664 fl. eingenommen worden sind, was gegen die Ergebnisse des ersten Halbjahres 1885 einen Rückgang um 4,88 pCt. ausmacht, wovon allerdings mehr 1,5 Millionen Gulden auf die Nordbahn entfallen und grossentheils auf die Tarifermässigungen derselben zurückzuführen sind. Am härtesten wurden von diesen Ergebnissen die sogenannten „Exportbahnen", insbesondere die grossen Privatbahnen, betroffen. Dies drückte sich in dem Ausmasse ihrer Dividenden und in dem Kourse der Aktien aus. Daran lag es auch zumeist, dass all die Stamm- und Prioritätsaktien im Gesammtbetrage von rund 30 Millionen Gulden, welche in der jüngst abgelaufenen Periode zu Zwecken neuer Eisenbahn-Unternehmungen geschaffen wurden, in Wirklichkeit noch nicht Eingang auf dem Geldmarkt gefunden haben und die eigentlichen Emissionen nur fest verzinsliche Werthe per Nominal 32 495 200 fl. umfassten, wozu dann 1886 noch 7 725 000 Aktien (Budapest-Fünfkirchen) und 40 Millionen Gulden Prioritäten (Nordbahn) kamen.

Instruktion für die beeideten sprengtechnischen Sachverständigen.

Eine solche wurde für diese Sachverständigen des Wiener Polizeibezirks von der K. K. Oesterreichisch-Ungarischen Statthalterei herausgegeben. Das Handelsministerium hat hiervon die Verwaltungen der in Wien einmündenden Bahnen mit der Aufforderung verständigt, ihre Organe anzuweisen, den erwähnten Sachverständigen vorkommenden Falles die erforderliche Unterstützung angedeihen zu lassen. Zugleich wurde bemerkt, dass die bestehenden Normen, namentlich insoweit es sich um die Handhabung der Aufsicht und Kontrole über den Eisenbahnbetrieb handelt, durch diese Instruktion nicht berührt werden. (Dieselbe ist im „C. B. f. E. u. D. No. 67 d. J. abgedruckt.)

Das offizielle Kursbuch „Der Kondukteur" und der Verkauf der von Privaten hinausgegebenen Fahrplanbücher.

Die Oesterreichische Direktorenkonferenz hat mit dem Herausgeber dieses Kursbuches, R. v. Waldheim, eine die bezüglichen Veröffentlichungen betreffende Vereinbarung getroffen, welche nach deren Annahme seitens aller Oesterreichischen Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium genehmigt wurde. Dasselbe hat es jedoch in dem Erlasse hierüber als unzweckmässig beanstandet, dass „Kursbücher, Spezial-Reiseanzeiger u. dgl. von Privatunternehmern, welche für gewisse Verkehrscentren, wie für grössere Städte, Kur- und Badeorte u. s. w. ein Bedürfniss sein können, von dem Verkaufe in den Stationsräumen grundsätzlich ausgeschlossen werden." Das K. K. Handelsministerium erklärte allerdings, nicht der schon im vorigen Jahre gestellten Bitte entsprechen zu können, dass die Bahnverwaltungen von der angeordneten Revision der von Privaten herausgegebenen Fahrplanbücher, insofern dieselben zum Verkaufe in den Eisenbahnstationen zugelassen sind, enthoben werden. Die Bahnverwaltungen übernehmen zwar hierdurch ohne Zweifel eine gewisse Verantwortlichkeit; dieselbe ist aber gerade im Interesse der Reisenden entschieden geboten. Zu diesem Zwecke wird auf dem Titelblatte ersichtlich zu machen sein, dass die Prüfung des in Frage stehenden Fahrplanbuches vorgenommen und selbes somit zum Verkaufe zugelassen worden ist; Reiseanzeiger u. dgl. in Plakatform, insofern deren Aushang innerhalb der Bahnhofsräume gestattet wird, sind den Kursbüchern gleichzuhalten; die Höhe und Form der Entlohnung für die Mühewaltung bei Prüfung der in Rede stehenden Privatausgaben von Kursbüchern u. dgl. bleiben dem Ermessen der Bahnverwaltungen anheimgestellt.

Technische Einheit bezüglich der Radstände.

Infolge des Beitrittes der Regierungen von Rumänien und der Niederlande zu den internationalen Berner Konventionen hat das K. K. Handelsministerium die Oesterreichischen Bahnverwaltungen aufgefordert, die den betheiligten Staaten demgemäss bekannt zu gebende Vorschrift über den grössten zulässigen festen Radstand in zwei Exemplaren vorzulegen. Zugleich wurde in diesem Erlasse bemerkt, dass unter „festem Radstand" der Abstand der äussern Achsen jener Fahrzeuge verstanden wird, deren Lager, Achsbuchsen oder deren andere Wagenbestandtheile eine Verstellbarkeit (Spiel) der Achsen nicht gestatten; erforderlichenfalls kann ein Unterschied zwischen drei- und zweiachsigen Fahrzeugen gemacht werden.

Verschleissstellen für Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempelzeichen.

Seit Einführung solcher Frachtbriefe war die Oesterreichische Finanzverwaltung bestrebt, die Zahl der diesbezüglichen Verschleissstellen zur Bequemlichkeit des Publikums zu erhöhen. So sind in Niederösterreich allein 1 661 solcher Stellen errichtet worden. Es ist aber bei vielen derselben ein so geringer Absatz von solchen Frachtbriefen eingetreten, dass mehrere Verkäufer den Verschleiss wieder eingestellt haben. Dieser Absatzmangel rührt daher, dass, besonders in kleinern Orten, das Publikum von früher her gewohnt ist, die Frachtbriefe in den Bahnstationen zu kaufen. Die Finanzverwaltung hat deshalb den Minimalvorrath an solchen Frachtbriefen jeder Gattung an mehreren Orten bereits herabgesetzt und beabsichtigt, hinsichtlich einzelner Orte, wo nur eine sehr geringe gewerbe- oder handeltreibende Bevölkerung besteht, die Minimalzahl (von 50 Stück) auf noch geringere durch 10 theilbare Mengen zu ermässigen.

Zollermässigung für Serbisches Getreide.

In Ergänzung der mit 1. Juni d. J. in Wirksamkeit tretenden Zollnovelle wurde seitens Oesterreich-Ungarns für die Ausfuhr von Getreide aller Gattungen Serbischer Herkunft nach Ungarn und Bosnien ein ermässigter Tarif eingeführt, wonach für je 100 kg Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Kukurutz, Haidekorn, Hirse, Spelz nur 50 kr. Zoll entrichtet werden.

Internationale Eisenbahnstatistik.

Die internationale statistische Kommission hat an sämmtliche Europäischen Regierungen das Ersuchen um die offiziellen Daten des Jahres 1886 gerichtet und erwähnt zugleich das vom Hofrath Brachelli, dem Vorstand des statistischen Departements des Oesterreichischen Handelsministeriums, ergangene Rundschreiben, dass für die Zukunft, vom Jahre 1890 angefangen, dieses Werk alle fünf Jahre zur Ausgabe gelangen wird.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Hauptmann i. P. Rudolf Bohm die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende normalspurige Lokomotiveisenbahn von Eichgraben bei Rekawinkel nach Hainfeld und für eine erforderlichenfalls mit elektrischen Motoren oder als Dampftrambahn zu betreibende Abzweigung von Hainfeld über Marienthal nach Ramsau auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt; die dem Adalbert Graf Kottulinsky in Neudau im Vereine mit der Firma G. Borkenstein und Sohn in Wien mit dem Erlasse vom 28. September 1886 auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als normalspurige Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von Fürstenfeld über Burgau nach Hartberg und die dem Grafen Peter Walderstein von Santa Croce mit dem Erlasse vom 9. November 1886 auf die Dauer von sechs Monaten verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokomotiveisenbahn von Capo d'Istria über Buje, Montona, Cervoglie, Abbazia und Volosca nach Mattuglie, sowie die mit letzterwähntem Erlasse ertheilte gleiche Bewilligung für eine erforderlichenfalls als Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn von Triest über Muggia nach Capo d'Istria auf weitere sechs Monate verlängert.

Verkehrsminister Baross vor seinen Wählern.

In seiner Rede um die Bewerbung eines auch erlangten Mandates für das Abgeordnetenhaus sprach derselbe zunächst von der Fortentwickelung der Verkehrswege zu Wasser und zu Land und betonte, dass die Entwickelung der Lokalbahnen Gegenstand seiner besonderen Fürsorge bilde. Ueber die Regulirung des Eisernen Thores sagte der Minister, dass er einen grossen Theil seiner Thätigkeit nunmehr daran setzen werde, dieses Regulirungswerk durchzuführen. Er könne schon heute zur allgemeinen Beruhigung mittheilen, dass dieses grossartige, auf Jahrhunderte hinaus wirkende Werk sozusagen ohne Inanspruchnahme der Staatshilfe verwirklicht werden wird. Eine andere wichtige Frage sei die Ueberbrückung der Donau an einem dritten Punkte, entweder bei Dalya oder bei Battaszek. Diese Frage bilde jetzt den Gegenstand des eifrigsten Studiums und soll in dem Sinne gelöst werden, der den Interessen des Landes am meisten entspricht. Ueber die jüngste Katastrophe in der Theissgegend sagte der Minister, er müsse davor warnen, dass man aus solchen bedauernswerthen Unglücksfällen auf die Art und Weise der Flussregulirungen Folgerungen ziehe. Er sei persönlich auf dem Schauplatze der entsetzlichen Ueberschwemmungen gewesen und habe selbst alle Daten gesammelt. Die allerstrengste Untersuchung sei eingeleitet und die Sühne werde nicht ausbleiben. Bezüglich der Tarifpolitik meint Redner,

dass Ungarn nach praktischen Zweckmässigkeitsgrundsätzen vorgehen müsse. Die Hebung des inneren Verkehrs müsse mit der Förderung des Exports Hand in Hand gehen. Redner weist auf die grossen Erfolge hin, die Ungarn in Fiume aufweisen kann, und betont insbesondere, dass man rechtzeitig trachten müsse, in Bezug auf Handel und Gewerbe den Orient zu erobern.

Zur Frachtenavisirung durch die Post.

Der Handelsminister Marquis Bacquehem hat der eine Petition des Wiener Handelsstandes überreichenden Deputation erklärt, dass die Verordnung, wegen welcher sich die Bahngesellschaften bemüssigt fanden, die Avisirung der Frachten durch die Post zu veranlassen, einen obligatorischen Charakter nicht besitze. Es cirkulirt deshalb gegenwärtig eine Eingabe der Wiener Kaufmannswelt an die betreffenden Bahnverwaltungen, welche dahin geht, dass diese von dem bisherigen, der Geschäftswelt bedeutende Spesen und viele andere Nachtheile verursachenden Modus abgehen und die Zustellung der Frachtenavise wie früher durch ein bewährtes Privatinstitut bewerkstelligen mögen.

Orientbahnanschlüsse.

Durch die Vollendung des Eisenbahnanschlusses Vranja-Uesküb wäre es der „N. Fr. Pr.“ zufolge möglich, die Eisenbahnverbindung nach Salonichi schon jetzt zu eröffnen. Die Pforte verweigert aber ihre Zustimmung zu dieser Eröffnung, indem sie sich auf die Konvention der Conférence à quatre beruft, welche die gleichzeitige Betriebseröffnung der Anschlüsse nach Salonichi und Konstantinopel in Aussicht nahm. Nun soll die Bulgarische Linie über Sophia bis zum nächsten Frühjahre vollendet sein; es ist indess, wenn Bulgarien genügende Geldmittel erhält, möglich, dass die Bahn früher fertig wird, weil die Bulgarische Regierung das grosse Interesse ihres Landes an dem Bahnbaue vollkommen würdigt, und weil auch die strategische Wichtigkeit einer Schienenverbindung zwischen Sophia und Philippopel im letzten Serbisch-Bulgarischen Kriege sich gezeigt hat. Wenn Aussicht vorhanden sein sollte, dass der Bulgarisch-Türkische Eisenbahnanschluss rascher fertig wird, als es jetzt den Anschein hat, dann ist es möglich, dass Oesterreich-Ungarn mit der Türkei in Fühlung tritt, um diese auf gütlichem Wege zu veranlassen, dass sie die Eröffnung des Anschlusses nach Salonichi noch vor Vollendung des Bulgarisch-Türkischen Anschlusses gestatte.

Der Waarenverkehr Ungarns.

Soeben ist die Waarenstatistik Ungarns für das Jahr 1886, welche auf den seit dem Jahre 1883 eingeführten Deklarationen beruht, erschienen. Danach ergaben sich folgende, dem erwähnten Blatte entnommenen Resultate:

	Einfuhr nach Ungarn	Ausfuhr aus Ungarn	Gesammtverkehr
	Millionen Gulden		
1886	421,128	419 175	840,303
1885	455,163	398,448	853,611
1884	484,439	393,694	878,133
1883	475,830	454,578	930,408

Seit dem Jahre 1884 zeigt sich eine Abnahme der Einfuhr und eine Zunahme der Ausfuhr. Was speziell die Ausfuhr anlangt, so wird von Ungarischer Seite darauf verwiesen, dass dieselbe im Vergleiche zum Jahre 1884 trotz des Sinkens der Preise um 25,5 Millionen Gulden gestiegen ist. Dass die Zunahme des Werthes der Ausfuhr aus Ungarn keineswegs besonders durch die ausgeführte Waarenmenge beeinflusst wurde, ergab sich aus folgenden Ziffern: Die Waarenmenge betrug 1883 28 651 655 Metercentner, 1884 26 070 158 Metercentner, 1885 29 943 378 Metercentner, 1886 29 682 070 Metercentner. Die Ausfuhr von Stückwaaren (Vieh und Fassdauben) betrug 1883 41 475 542 Stück, 1884 44 482 457 Stück, 1885 48 833 290 Stück, 1886 32 300 546 Stück. Aus diesen Daten geht hervor, dass die Zunahme des Werthes der Ungarischen Ausfuhr nicht auf eine Steigerung der Ausfuhrmenge und Ausfuhrstücke, sondern auf die werthvollere Qualität der Ausfuhr zurückzuführen ist.

Neue Tarifirung des Galizischen Petroleums.

Den Tageblättern ist hierüber folgende Mittheilung zugegangen: Gleichzeitig mit der Einführung des Zollgesetzes vom 1. Juni, welches eine wesentliche Zollerhöhung für Petroleum brachte, und dem Aufschwunge der Galizischen Petroleumindustrie dienen soll, ist auch eine eisenbahn-tarifarische Massregel, welche dem Galizischen Petroleum in seiner Konkurrenz mit dem Russischen neue Absatzquellen zu erschliessen bestimmt ist, in Wirksamkeit getreten. Es sind dies die neuen ermässigten Eisenbahntarife für Galizisches Petroleum nach Böhmen, Mähren und Niederösterreich. Während bislang ein Frachtsatz von 164,4 kr. von Kolomea bis Wien erhoben wurde, ist derselbe mit 1. Juni auf 139,2 kr. (entsprechend dem Satze von 10 kr. für den Wagen und Kilometer) also um 15,3 pCt. herabgemindert. Während einerseits diese Ermässigung die Station Prerau in das Absatzgebiet für Galizisches Petroleum einfügt, hat dieselbe andererseits ihre Rückwirkung auf die Station Eger und durch diese auf die Stationen Komotau, Prag, und entzieht diese Konsumtionsorte den Einflüssen des Russischen Petroleums, welches über Fiume dahin gelangte. Eine weitere Folge dieser neuen Tarife ist die Einbeziehung vieler Orte Böhmens, Mährens und Niederösterreichs in den direkten Verkehr, und endlich gestattet der neue Tarif die Rücksendung der Petroleumgebinde zum gleichen Tarifsatze wie das Petroleum selbst, während der Satz bis jetzt bedeutend höher war. Finanz- und Handelsministerium haben durch diese den Interessen der heimischen Petroleumindustrie dienende vereinte zoll- und eisenbahn-tarifarische Massregel die gelegentlich der Petroleumzolldebatte im Abgeordnetenhause gegebenen Versprechungen im vollsten Masse erfüllt, und Sache der Industriellen wird es nunmehr ausschliesslich sein, die Galizische Petroleumindustrie im Konkurrenzkampfe mit der Russischen aufrecht zu erhalten.

Eierexport nach der Schweiz.

Aus Zürich wird dem „P. Ll.“ geschrieben: „Der Import an Hühnereiern aus Oesterreich-Ungarn in die Schweiz ist in erfreulicher Zunahme begriffen und betrug im ersten Quartal laufenden Jahres bei einer Gesammteinfuhr von 7 071 Meterzentnern 4 053 Meterzentner, während Italien und Frankreich nur mit je etwa 1 300 Meterzentner betheiligt waren. Bei der Ungarischen Waare wird vielfach die Ausstellung gemacht, dass die Verpackungsart noch immer manches zu wünschen übrig lässt; ferner dass die Waggons nicht immer genügend gelüftet sind, wodurch die Waare — namentlich bei wärmerem Wetter — leicht Schaden erleiden kann. Diesen Uebelständen dürfte bei einiger Aufmerksamkeit leicht abzuhelfen sein, was umsomehr sich empfehlen würde, weil der Bezug an diesem Artikel aus Ungarn bei gehöriger Inbetrachtnahme der diesseitigen Bedürfnisse noch einer weiteren namhaften Steigerung fähig ist.“

Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn am 11. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1886 hebt hervor, dass sowohl der Verkehr auf der Hauptlinie in Folge eingetretener günstiger Chancen in der Rüben- und Zuckerproduktion, als auch der Verkehr auf der Route Brüx-Klostergrab-Mulde in Folge vermehrter Kohlenverfrachtung einen Aufschwung genommen hat. Die Gesammteinnahmen betrugen 1,9 Millionen Gulden (+ 269 176 fl.), die Betriebsausgaben 1,02 Millionen Gulden (+ 116 777 fl.). Es ergibt sich daher ein Betriebsüberschuss von 880 167 fl., d. i. um 152 398 fl. mehr als im Jahre 1885. Der Personenverkehr lieferte eine Einnahme von 163 056 fl., d. i. um 7 961 fl. weniger als im Vorjahre. Der Güterverkehr erreichte die Höhe von 1,09 Millionen Tonnen und erhöhte sich um 70 569 t; die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre stellten sich auf 1,4 Millionen Gulden und stiegen um 283 938 fl. Von dem gesammten Güterverkehre entfielen 645 733 (+ 29 570) t auf Braunkohle. Trotz dieses Aufschwunges, bemerkt der Bericht, ist es allerdings noch nicht gelungen, das Gesammterträgniss des Betriebes der Prag-Duxer Bahn auf eine Höhe zu bringen, dass von der Inanspruchnahme eines Zuschusses seitens der Dux-Bodenbacher Bahn Umgang genommen werden könnte. Da für das Jahr 1886 ein Nettoerträgniss von 950 000 fl. garantirt ist, so hat die Dux-Bodenbacher Bahn 96 832 fl. (— 152 398 fl.) zuzuschiessen. Die Verzinsung der Goldobligationen erfordert einen Betrag von 966 610 fl.; Drucksorten des Geschäftsberichtes, Erhaltungskosten der Kohlenwerke und gesellschaftliche Verwaltungsauslagen erfordern 7 551 fl. Es ergibt sich daher ein Gesammterforderniss von 974 171 fl. Gegenüber dem Betriebsüberschusse von 880 167 fl. und dem Garantiebetrage von 96 832 fl. verbleibt noch ein Abgang von 24 171 fl. Dieser Abgang ist von dem Bankenkonsortium zu decken. Auf die Aktien entfällt natürlich keine Verzinsung. Die Generalversammlung genehmigte die Anträge bezüglich des Betriebsüberschusses für die Verzinsung der Obligationen und nahm zur Kenntniss, dass der Verwaltungsrath auf eine Entschädigung für seine Mühewaltung verzichte.

Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn am 11. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht theilt mit, dass die Einnahmen aus dem Transportdienste 2,373 Millionen Gulden betrugen und sich gegenüber dem Vorjahre um 70 694 fl. erhöht haben. Dagegen erfuhren die Einnahmen an Wagenmiethe und Pachtzinsen eine Mindereinnahme von 63 476 fl. und stellten sich auf 135 843 fl. Der Ertrag der Kohlenwerke belief sich auf 73 111 fl. und stieg um 8 520 fl. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 2,58 Millionen Gulden und erscheinen gegenüber dem Vorjahre um 15 738 fl. erhöht. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 974 226 fl. und stiegen um 31 343 fl. Nach Abzug der Betriebsausgaben und der Dotation für den Erneuerungsfonds von 118 650 fl. ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 1 607 745 fl., d. h. um 15 605 fl. weniger als im Jahre 1885. Hiervon erfordern die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten sowie die allgemeinen gesellschaftlichen Auslagen 694 195 fl., so dass ein Nettobetriebsertrag von 913 549 fl. (— 25 192 fl.) erübrigt. Aus diesem Netto-

betriebsertrage ist zunächst an die Prag-Duxer Bahn ein Garantiezuschuss von 69 832 fl. zu leisten; dieser Betriebszuschuss erscheint um 151 398 fl. niedriger als im Vorjahre. Der Bericht der Dux-Bodenbacher Bahn bemerkt bezüglich dieses Zuschusses das Folgende: „Nach den bisher gemachten Erfahrungen dürften die Gesichtspunkte, von denen der Verwaltungsrath geleitet wurde, im Sinne des zwischen der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn errichteten Protokolles vom 22. April 1884 und des Betriebsvertrages vom 26. desselben Monats ein Fusionsverhältniss mit der Prag-Duxer Bahn einzugehen, die richtigen gewesen sein. Die an diese Vereinigung geknüpften Erwartungen gingen im Vorjahre nur durch den unmöglich vorauszusehenden Eintritt aussergewöhnlich ungünstiger Konjunkturen, in erster Linie durch die damalige, besonders missliche Lage der Zuckerindustrie, auf welche die Prag-Duxer Eisenbahn bekanntlich vorzugsweise angewiesen ist, nicht in Erfüllung, fingen aber bereits im Rechenschaftsjahre an, sich mehr oder minder nach allen Richtungen hin zu realisiren. Durch die mehrerwähnte Fusion gelang es, einen sonst unausbleiblichen Konkurrenzkampf, der zweifellos empfindliche Verluste im Gefolge gehabt hätte, hintanzuhalten, die Beeinflussung des eigenen Verkehrs zu paralysiren und durch die Beseitigung der kollidirenden Interessen beider Bahnen Vortheile zu erzielen, welche die bisher gebrachten Opfer zum mindesten ausgleichen. Es sei somit begründete Hoffnung vorhanden, dass sich alle jene Einwirkungen, welche als eine Folge der Vereinigung beider Bahnen in Aussicht gestellt wurden, wenn erst einigermassen wieder eine normale Geschäftslage eingetreten ist, vollinhaltlich bewähren werden. Bezüglich des Reinertrages von 913 549 fl. wurde beschlossen nach Abzug des Garantiezuschusses für die Prag-Duxer Bahn den Reservefonds mit 10 pCt., das ist 84 371 fl. zu dotiren, die 5 pCt. Dividende mit 410 595 fl., die 10 pCt. Tantièmen des Verwaltungsrathes mit 34 875 fl., ferner eine 4 pCt. Superdividende mit 328 476 fl. zu zahlen und 16 513 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Fonds des Unternehmens erreichen nunmehr die Höhe von 1 160 418 fl. oder 12,29 pCt. des Aktienkapitals.

Elisabethbahn in Liquidation.

Da der Termin, innerhalb dessen der Umtausch der Aktien (erste Emission alte Linie, zweise Emission Linz-Budweiser und dritte Emission Giselabahn) gegen in Gold verzinsliche K. K. Eisenbahn-Schuldverschreibungen bei der Staatsschuldenkasse in Wien stattfindet, bereits am 30. Juni 1887 zu Ende geht, so sieht sich der Liquidationsausschuss veranlasst, die Aktienbesitzer hierauf mit dem Beifügen aufmerksam zu machen, dass die bis dahin nicht umgetauschten Goldtitres gerichtlich hinterlegt werden. Hierüber ist in den Blättern eine Kundmachung des Ausschusses veröffentlicht worden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Missstimmung der Börse über den der Oesterreichischen Freundschaft gegnerischen Ministerwechsel in Belgrad, welche sich im Ausgebote der Länderbank als Hauptgläubigerin Serbiens ungeachtet der von letzterer gegründeten Eisenbahn-Rentenbank zur Finanzirung unserer projektirten Lokalbahnen äusserte, wurde durch die günstigeren Nachrichten über das Befinden des Deutschen Kaisers und des Kronprinzen, sowie durch den Artikel der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“, wonach die Beschlüsse des Deutschen Reichstages eine Bürgschaft des Friedens wären, so ziemlich ausgeglichen. Dieses Schwanken kam auch in den Bahnkoursen zum Ausdruck, indem Nordbahn (2597.5), Carl-Ludwigbahn (207.25) und Elbethal (168.25) auch unterstützt durch bessere Einnahmeausweise, sowie Lemberg-Czernowitz (225) wegen der besseren Hoffnungen für den Rumänischen Vertrag mehr oder minder stiegen, während trotz dieses Umstandes Staatsbahn (225.50) infolge angeblicher Abgaben eines Haussekonsortiums und Südbahn (86.25) angeblich wegen Auflassung der Dampferlinie Triest-Alexandrien zurückgegangen sind.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion ist die am 20. d. Mts. dem allgemeinen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung übergebene, 14,90 km lange, eingleisige und normalspurige Strecke der Sächsischen Staatsbahn von Schönberg nach Schleiz — welche in Schönberg von der Linie Hof-Leipzig abzweigt — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2779 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 2839 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nicht-Vereins-Bahnen, betreffend Ausgabe des II. Nachtrags zum Hauptverzeichnisse der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 21. u. 22. d. Mts.).

Präjudizien.

v. O. **Strafrecht. Betreten der Bahn. Den im § 54 der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Königl. Hauses und des Aeusseren vom 20. Mai 1880, das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Bayerns betr., bezeichneten öffentlichen Bediensteten ist auch für die Fälle, in welchen sie zur Betretung des Planums der Eisenbahn ohne Erlaubnisskarte befugt sind, die Bewegung und der Aufenthalt innerhalb des von den Gleisen eingenommenen Raumes nur dann gestattet, wenn sie ausserdem ihren Dienst nicht entsprechend ausüben können.** Aus den Entscheidungsgründen: „Bei Erlass der Ausnahmebestimmung des § 54 q. wurde weniger die Eigenschaft der Person als eines Beamten, als vielmehr die entsprechende Ausübung des öffentlichen Dienstes in Rücksicht genommen. Es sind daher diese Beamten nicht schon bei jedem Dienstgange, sondern nur dann zum Betreten des Bahnkörpers befugt, wenn dies die Art der Ausübung ihres Dienstes unmittelbar oder doch insofern mittelbar erheischt, als das Betreten für die Ausübung ihres anderweiten Dienstes geboten erscheint. — Im vorliegenden Falle steht nun fest, dass Anton A., nachdem er schon früher zweimal im Gleise auf dem Eisenbahndamme von der Bahnstation Zuchering weggegangen war, am 10. November 1885 wieder ungefähr 150 Schritt weit auf dem Bahndamme zwischen dem zweiten und dritten Gleise bis zum Bahnhofe Zuchering ging, obgleich er nicht bloss den Bahnkörper ausserhalb des Gleises, sondern sogar die Strasse, welche parallel mit dem Bahnkörper läuft, hätte benutzen können, da der Weg von der Ueberfahrt der Distriktsstrasse Neuburg-Reichertshofen, von wo aus A. den Bahnkörper betreten hat, bis zum Bahnhofsgebäude bei Benutzung der Strasse nur ungefähr 50 Schritte länger ist, der Angeklagte aber schon zehn Minuten vor dem Eisenbahnzuge in Zuchering angekommen ist. Wenn hiernach Anton A. einer Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften für schuldig erklärt wurde, so ist dadurch das Gesetz nicht verletzt. Denn nach dieser Feststellung hätte er auch nach Benutzung der gewöhnlichen Strasse den Eisenbahnzug noch erreichen können; er befand sich daher, da seine Amtsgeschäfte das Betreten des Bahnkörpers nicht nothwendig machten, damals, obwohl er auf einer Dienstreise begriffen war, nicht in Ausübung seines Dienstes im Sinne des § 54 des Bahnpolizei-Reglements q. und war infolge dessen auch nicht befugt, auf dem Bahnkörper zu gehen. Dem gegenüber kann der Einwand der Revision, der Angeklagte sei nur deshalb so frühzeitig im Bahnhofe Zuchering eingetroffen, weil der Eisenbahnzug zehn Minuten Verspätung gehabt habe, hierorts keine Beachtung finden, da derselbe lediglich gegen die thatsächliche Feststellung der Strafkammer gerichtet ist. — Hierzu kommt noch, dass nach § 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 20. Mai 1880 die daselbst bezeichneten Beamten, wenn sie in Ausübung ihres Dienstes den Bahnkörper betreten, hierbei die Bewegung und den Aufenthalt innerhalb der Fahr- und Rangirgleise vermeiden müssen. Diese Bestimmung stellt sich keineswegs bloss als Wunsch oder Rath, sondern als ein ausdrückliches Verbot dar, durch welches mit Rücksicht auf den oben angeführten Zweck und die namentlich mit dem Gehen innerhalb der Gleise verbundene grosse Gefahr die Befugnisse der Beamten noch weiter eingeschränkt worden sind. Deshalb dürfen diese, auch wenn sie behufs Ausübung ihres Dienstes zum Betreten des Bahnkörpers befugt sind, sich innerhalb der Gleise doch nur dann bewegen, wenn sie ausserdem den Dienst nicht entsprechend ausüben können. Der Angeklagte hat sich daher auch dadurch, dass er am 10. November 1885 auf dem Bahndamme ungefähr 150 Schritt weit zwischen dem zweiten und dritten Gleise gegangen ist, gegen die oberpolizeiliche Vorschrift verfehlt, da er zur Betretung des Bahnkörpers damals überhaupt nicht befugt war und nach der Feststellung des Berufungsgerichts jedenfalls auch neben dem Gleise rechtzeitig und überdies noch bequemer zum Bahnhofe Zuchering hätte gelangen können. Hierbei ist es belanglos, dass A. nicht in einem Gleise, sondern zwischen zwei Gleisen ging, weil in Berücksichtigung des Zwecks der Vorschrift die Bewegung und der Aufenthalt auf der ganzen Fläche des Bahnkörpers, soweit diese mit Fahr- und Rangirgleisen bedeckt ist, verboten erscheint. Ebenso ist es gleichgültig, ob die Gleise, zwischen welchen der Angeklagte ging, Fahr- oder Rangirgleise waren, da das Gehen innerhalb eines jeden dieser Gleise vermieden werden muss.“ (Erk. des Oberlandesgerichts zu München vom 8. Oktober 1886; Samml. d. Entscheid. Bd. IV S. 184 ff.)

Verschiedenes.

Apparat zum gleichzeitigen Oeffnen und Schliessen aller Thüren eines Eisenbahnzuges.

Um das gleichzeitige Oeffnen, Schliessen und Verriegeln sämmtlicher Thüren eines mit Luftdruckbremse ausgerüsteten Eisenbahnzuges mit Hilfe der Druckluft zu bewirken, hat Ch. Douglas eine zweite Luftleitung für den ganzen Zug angeordnet, welche an den Kuppelstellen zwischen den Wagen in die Bremsluftleitung eingelegt ist. Wie bei den Bremsen wird durch die zweite Luftleitung der Kolben eines Cylinders im gegebenen Zeitpunkte vom Führerstande aus in Thätigkeit gesetzt. Hierdurch wird eine unterhalb der Wagenthür angebrachte Stange verschoben, durch welche alsdann mittelst Schlitzhobel an den Thüren, sowie festen, in diese greifenden Stiften an der Stange die Thüren auf- oder zugeschlagen werden. Die Verschiebung der Stange bewirkt gleichzeitig eine Bewegung der Verschlussriegel aller Thüren des Wagens. Ausserdem ist eine Vorrichtung vorgesehen, um jede Thür im Nothfalle allein zu öffnen.

Dem Erfinder ist die Einrichtung patentirt worden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Eröffnung der Neubaustrecke Warendorf-Rheda für den öffentlichen Verkehr. Am 25. d. Mts. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Wanne-Bremen) zu Münster unterstellte Neubaustrecke Warendorf-Rheda (Fortsetzung der Linie Münster-Warendorf) mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Beelen, Clarholz, Herzebrock und Vohren dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die in den Güter- und Kohlentarifen (bezw. in deren Nachträgen) für den Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks, für den Rheinischen Nachbarverkehr, die Staatsbahnverkehre Köln (rrh.) - Altona bezw. -Bromberg, -Erfurt, -Frankfurt, -Hannover und -Magdeburg sowie für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandsverkehr enthaltenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die gedachten neuen Stationen treten mit dem genannten Tage in Gültigkeit. Die betreffenden Entfernungen der Gütertarife gelten zugleich für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach näherer Massgabe der für diese Gegenstände in den genannten Verkehren bestehenden Tarife. Fahrzeuge können jedoch nur insoweit abgefertigt werden, als die zu deren Ver- und Entladung erforderlichen besonderen Einrichtungen auf den Stationen vorhanden sind.

Die für die neuen Stationen mit dem Eröffnungstage zur Einführung kommenden Personenfahrpreise und Gepäcktaxen sind am Billetschalter dieser Stationen zu erfahren.

Köln, den 20. Juni 1887. (1434)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Lippstadt-Rheda betreffend. Die zum Bezirk der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion gehörende Neubaustrecke von Lippstadt über Wiedenbrück nach Rheda mit den Stationen Benteler, Langenberg, Batenhorst und Wiedenbrück wird am 25. Juni d. J. für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr dem Betriebe übergeben werden.

Auf die genannte Bahnstrecke findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung.

Hinsichtlich der speziellen Betriebsleitung ist dieselbe dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte Paderborn unterstellt.

Die für den Verkehr der vorbezeichneten Stationen in Anwendung kommenden Tarifsätze sind in den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Auch können die bezüglichen Lokal- und Verbandstarife bezw. die zu denselben herausgegebenen Nachträge von den Güterexpeditionen bezogen werden.

Hannover, den 19. Juni 1887. (1435)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Direktion der K. Ung. Staatsbahnen. Die in der Vereinszeitung No. 42 a. c. publizirte Verkehrsstörung wurde auf der Strecke Piski-Szászváros am 30. Mai und auf der Strecke Gyéres-Torda am 11. Juni l. J. behoben und der Gesammtverkehr auf beiden Strecken an den bezeichneten Tagen wieder eröffnet.

Budapest, am 21. Juni 1887. (1436)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Vom 1. August d. J. ab wird für die **Ueberführung von Viehsendungen,** welche in Posen aus der Richtung von Berlin und Bromberg eingehen und auf der Oberschlesischen Viehrampe entladen werden sollen, eine Gebühr von 3 ℳ für den Eisenbahnwagen erhoben. Die gleiche Ueberfuhrgebühr wird für die auf der Oberschlesischen Viehrampe in Posen aufgegebenen und in der Richtung nach Berlin und Bromberg weitergehenden Viehsendungen erhoben.

Breslau, den 17. Juni 1887. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juli d. J. treten zu den **Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc.** von den diesseitigen Oberschlesischen Kohlenstationen nach Stationen:

a) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. ein Nachtrag III und
b) der Galizischen Carl-Ludwig, Lemberg-Czernowitz-Jassy etc. Bahn die Nachträge IV und V in Kraft.

Dieselben enthalten ermässigte Frachtsätze für eine grössere Anzahl Verkehrsrelationen und neue Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal (Galizische Carl-Ludwigbahn).

Druckexemplare können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. Juni 1887. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Von den in unserer Bekanntmachung vom 17. Mai d. J. angekündigten, mit dem 1. Juli d. J. in Kraft tretenden **Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc.** von diesseitigen Stationen nach Stationen

a) der Arad-Temesvárer, Krakau-Oderberger, Ungarische Nordostbahn und Ungarischen Staatsbahnen und
b) der Ungarischen Linien der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

können Druckexemplare vom 26. d. Mts. ab von unseren Oberschlesischen Kohlenversandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. Juni 1887. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Breslau und Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Die Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter im Verkehr zwischen Sosnowice loco einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits werden vom 1. August d. J. um 0,10 ℳ pro 100 kg erhöht.

Frankfurt a/M., den 9. Juni 1887. (1440)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Kreuznach Bad des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) mit direkten Eilgutfrachten in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr aufgenommen. Die bezüglichen Sätze sind bei der Station Kreuznach Bad und in unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Köln, den 18. Juni 1887. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Staatsbahnverkehr Altona - Frankfurt a/Main. Mit dem 1. Juli 1887 wird der Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr, welcher bisher durch Frankfurt a/M.-Westbhf. (Taunus- oder Nass. Bhf.) und Frankfurt a/M.-Westbhf. (M. W. Bhf.) vermittelt worden, auf den im Westen der Stadt Frankfurt a/M. belegenen neuen Bahnhof „Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof" übergehen. Für die Wagenladungs-Transporte nach und von „Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof" kommen die bisher für den Verkehr mit Frankfurt a/M.-Westbhf. (Taunus- und Westbhf.) gültigen Tarifsätze zur Erhebung.

Der Eilgut- und Stückgut-Verkehr wird bis auf weiteres noch durch Frankfurt a/M.-Westbhf. (Taunus- oder Nass. Bhf.) und Frankfurt a/M.-Westbhf. (M. W. Bhf.) vermittelt werden.

Altona, den 20. Juni 1887. (1442)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 48 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 25. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Deutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Der am 1. Juli d. J. in Kraft tretende Nachtrag I zu Theil II des Verbands-Gütertarifs vom 15 März d. J. enthält Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der speziellen Tarifvorschriften, ferner Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifsätze und einen neuen Ausnahmetarif für Kaffee u. s. w. im Verkehr mit den Deutschen Nord- und Ostseehäfen. Der Norddeutsch-Bayerische Seehafen-Ausnahmetarif für den Donau-Umschlagsverkehr vom 1. November 1886 nebst Nachtrag I wird durch den vorgedachten Nachtrag aufgehoben. Soweit Tariferhöhungen herbeigeführt werden, behalten die gegenwärtigen Sätze bis zum 15. August d. J. Gültigkeit.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Verkehrsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Erfurt, den 17. Juni 1887. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die am 1. Juli 1887 erscheinenden Nachträge (III) zu den Heften II und III des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen enthalten neben anderen Aenderungen und Ergänzungen die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Breitscheid, Derschlag, Dieringhausen, Gummersbach und Ober-Erbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Stationen des ebengenannten sowie des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 18. Juni 1887. (1444)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. kommt für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr ein „Gemeinschaftlicher Nachtrag" zu Theil II, Tarifheft No. 2 und zu Theil III, Tarifheft No. 2 zur Einführung. Derselbe enthält die durch die Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer bedingten Zuschläge zu den bestehenden direkten Frachtsätzen.

München, den 18. Juni 1887. (1445)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt Tarifnachtrag X in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement abgeänderte und neue Frachtsätze für einige ältere Verbandsstationen, sowie für die neu eintretenden Sächsischen Stationen Bienenmühle, Lausigk und Liebertwolkwitz.

Abdrücke des Nachtrags können durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, den 18. Juni 1887. (1446)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 25. Juni d. J. kommen für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Münster-Warendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen der Strecken Messinghausen-Fürstenberg (Weser) und Warburg-Mönchehof bezw. Humme-Carlshafen des E.-D.-B. Elberfeld andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 21. Juni 1887. (1447)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli tritt zum Tarifheft 1 der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Mühltroff und Schleiz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Berka, Blankenhain, Nohra, Tannroda und Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn, ferner eine Bestimmung wegen Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Wandersleben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag zu erhalten ist.

Erfurt, den 21. Juni 1887. (1448)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 für den Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr je ein Nachtrag IV und zum Tarifheft 3 der Nachtrag II zur Einführung.

Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal und Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 20. Juni 1887. (1449)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Die durch Bekanntmachung vom 28. Mai 1887 für den **Deutsch-Russischen und Deutsch-Polnischen Verband, den Deutsch-Mittelrussischen Gütertarif** Theil II und den Artikeltarif 2 A (Flachs) des Theils I dieses Tarifs, für den Importtarif nach Moskau via Wirballen, den Grajewoer Transittarif für Eisen etc., den Eydtkuhner Transitgüterverkehr mit Stationen des Deutsch-Russischen Verbandes und die Tarife für Russisches Petroleum (Kerosin) ab Eydtkuhnen transito und ab Illowo transito mit voraussichtlicher Gültigkeit vom 1. Juli d. J. für die Station Frankfurt a/M. Staatsbahnhof veröffentlichten Wagenladungsfrachtsätze gelten unter gleichen Voraussetzungen von demselben Tage ab in den obengenannten Verbänden und Tarifen auch für die Station „Frankfurt a/M. H. L. B." der Hessischen Ludwigsbahn.

Bromberg, den 17. Juni 1887. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen sämmtlicher betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirkung treten für die Haltestelle Kreuznach Bad bis nach Schluss der Badesaison direkte Eilgutfrachtsätze in Kraft.

Auskunft ertheilen die Verbandsstationen sowie das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 22. Juni 1887. (1451)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Bezug auf die Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. vom 26. April und 15. Mai d. J. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. Juli d. J. ab der neue Güterbahnhof der Preussischen Staatsbahnen in Frankfurt a/M. unter der Bezeichnung „Frankfurt a/M. Staatsbahnhof" zunächst für den Wagenladungs-Güter- und Vieh-Verkehr in Betrieb genommen wird. Zugleich wird der Bahnhof Frankfurt a/M. Westbahnhof (Nassauer oder Taunusbahnhof) für den betreffenden Verkehr geschlossen. Für die Wagenladungstransporte von und nach „Frankfurt a/M. Staatsbahnhof" kommen die bisher für den Verkehr mit Frankfurt a/M. Westbahnhof (Nassauer oder Taunusbahnhof) gültigen Tarifsätze zur Erhebung.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird der Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn „Frankfurt a/M. H. L.-B." in den direkten Wagenladungs-Güter- und Vieh-Verkehr und zwar mit den gleichen Frachtsätzen, welche für Frankfurt a/M. Staatsbahnhof bestehen, einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Erfurt, den 20. Juni 1887. (1452)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Vom Tage der Eröffnung der Strecke Drágcséke-Belényes der in der Verwaltung der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Eisenbahn, tritt der I. Nachtrag zu dem Frachtentarif (Tarif II) sowie zu dem Personentarif dieser Eisenbahn ins Leben. Der Nachtrag des Frachtentarifes enthält Ergänzungen und Veränderungen

des Haupttarifes und jener des Personentarifes einen neuen Kilometerzeiger.

Exemplare dieser Nachträge sind im Tarifbüreau der Kgl. Ungar. Staatsbahnen erhältlich.

Budapest, am 22. Juni 1887. (1453)

Die Direktion.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Zu dem Tarife Theil II Heft 3 vom 5. Juli 1882 für den Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband tritt am 1. Juli l. J. der Nachtrag VIII, enthaltend geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für den direkten Transport von Schwefelkiesen, und Steuerzuschlagstabellen, in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1454 RM)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli a. c. treten die Nachträge V zu den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden Elbkai vom 1. September 1885 in Kraft.

Dieselben enthalten Zuschlagstabellen für die Ungarische Transportsteuer und sind bei den betheiligten Verwaltungen, insbesonders bei der unterzeichneten Generaldirektion erhältlich.

Wien, den 18. Juni 1887. (1455)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutsch - Schweizerischer Personenverkehr. Am 1. August d. J. werden die direkten Billets „für alle Züge" I.—III. Klasse von Leipzig Mgd. Bahnhof nach den Schweizerischen Stationen Chiasso, Zürich, Luzern, Interlaken, Bellinzona, Lugano über Heidelberg oder Schwetzingen und nach Chiasso, Zürich, Luzern, Interlaken, Bellinzona, Lugano über Mainz oder Weissenburg, sowie nach Zürich und Luzern über Hanau-Eberbach-Jagstfeld etc. wegen ungenügender Frequenz aufgehoben.

Erfurt, den 18. Juni 1887. (1456)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. August d. J. werden die direkten Personenzugbillets von Leipzig M. Bahnh. nach Hanau H. L. B., Frankfurt M. Ostbahnh., Mainz H. L. B., Mannheim über Goldstein oder Friedrichsfeld, Basel Bad. Bahnh.. Strassburg über Mainz oder Lampertheim, Strassburg über Heidelberg oder Schwetzingen, Schlettstadt über Mainz oder Lampertheim, Schlettstadt über Heidelberg oder Schwetzingen, Colmar über Mainz oder Lampertheim, Colmar über Heidelberg oder Schwetzingen, Gebweiler, Mülhausen über Mainz oder Lampertheim, Mülhausen über Heidelberg oder Schwetzingen, Basel über Mainz oder Lampertheim, Metz über Coblenz-Sierk, sowie die Retourbillets nach Frankfurt M. Ostbhf. wegen ungenügender Frequenz aufgehoben.

Erfurt, den 18. Juni 1887. (1457)

Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4 prozentigen Prioritätsobligationen der Altona - Kieler Eisenbahn I. und II. Emission, für welche das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Oktober 1886 auf Grund des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges. - S. S. 129 ff.), des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 11 ff.) und des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) erfolgte Angebot des Umtausches dieser Obligationen gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe als angenommen zu gelten hat, welche mithin zum Umtausch bereits abgestempelt sind, werden hierdurch aufgefordert, die genannten Obligationen nebst den nicht fällig gewordenen Zinsscheinen und Talons vom 1. Juli 1887 ab behufs Umtausches gegen Staatsschuldverschreibungen einzureichen, und zwar bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, oder bei den Königlichen Eisenbahn - Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg. Die Obligationen sind — für jede Anleihe besonders — mit einem Verzeichniss, in welchem die einzelnen Stücke, nach den Werthgattungen getrennt, nach ihrer Nummernfolge aufzuführen sind, abzugeben, bezw. einzureichen. Formulare zu den Verzeichnissen können bei den vorgenannten Kassen vom 30. d. Mts. ab unentgeltlich entgegengenommen werden. Ueber die abgegebenen Obligationen erhalten die Einlieferer eine Empfangsbescheinigung, gegen deren Rückgabe, unter gleichzeitiger Ausstellung einer Bescheinigung über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen, diese letzteren mit den Zinsscheinen vom 1. Juli 1887 ab und Talons ausgehändigt werden.

Die Ausantwortung der Umtauschstücke wird nach Möglichkeit beschleunigt werden und Wünsche auf Ausreichung von Stücken in bestimmter Höhe, soweit möglich, Berücksichtigung finden. Denjenigen Einsendern, welche die Obligationen durch die Post einsenden, wird eine Empfangsbescheinigung nicht zugestellt, dieselben erhalten vielmehr ein Formular zu der über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen ihrerseits zu ertheilenden Bescheinigung, welches, mit der Unterschrift versehen, zurückzureichen ist, woraufhin dann die Schuldverschreibungen mit den

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite IV.

II. Privat-Anzeigen.

No. 12. Jahrgang 1887. Berlin, am 25. Juni 1887

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:										
1	C St	2181	1	Kiste	leer	—	9	1	Malsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezettelg.: An den Verein d. Eisenbahn-Dirigenten Magdebg. Bhf.
2	F P S	623/624	2	Kisten	—	—	—	2	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
3	G L	633 635	2	Fässer	Petroleum	—	355	3	Hasselt	Grand Central Belge	
4	H	—	1	Pack	3 runde gereifte Eisenplatten		3	4	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
5	H W	5	1	Sack	Kaffee	—	64	5	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Nordhausen.
6	K	1	1	—	leerer Kasten	—	39	6	Zembowitz	K. E.-D. Breslau	
7	R	—	1	—	3 m langes Winkeleisen		—	7	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	R R B	6274	1	Kiste	—	—	206	8	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	ohne Bekleb. aus Wagen 14192 Brb.
9	S H	12324	1	Ballen	Tabak	—	52	9	Rostock	Meckl. Friedr.-Frzb.	
10	W	—	1	Fass	leer	—	14	10	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
11	W	2	1	Pack	Schuppenbleche	—	25	11	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
12	Z D	—	1	Fass	leer	—	22	12	Hochheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Kolli mit Adr. sign.:						
13	America	—	1	Korb	Spargel	—	53	13	Louvain	Grand Central Belge	
14	Ballenyns	—	1	Pack	Zeitungen	—	1	14	Hasselt	„	
15	Chr. Lauret Berlin W. Kornelius-str. 6	—	1	—	Tischchen	—	11	15	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
16	Gilain	—	1	Packet	?	—	4	16	Philippeville	Grand Central Belge	
	H. Seiler	170	1	Bierfass	leer	—	20				
	H. Heines auch	175									
17	B & M	12218	2	Bierfässer	leer	—	40	17	Gera	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
	—	1349	1	Bierfass	leer	—	18				
	C. D	3689	1	Weinfass	leer	—	15				
	—	1	1	„	leer	—	28				
18	Joie	—	1	Kistchen	?	—	2	18	Cortenbosch	Grand Central Belge	
19	Mertens	—	1	Pack	Hüte	—	1,5	19	Hasselt	„	
20	Milders	—	1	Kiste	leer	—	106	20	Diefenbecke	„	
					C. Kolli m. Numm. sign.:						
21	—	1	1	Kollo	Gepäck	—	46	21	Anvers Bassins	Grand Central Belge	
					D. Kolli m. Figuren sign.:						
22	T B N (im Viereck)	8473	1	Kiste	—	—	105	22	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
					E. Kolli ohne Signatur:						
23	—	—	1	—	Brett (ansch. Richtbrett) 5,8 m lang		—	23	Gera	K. E.-D. Erfurt	auf Deck des Wag. 12326 Magdeb. gefunden.
24	—	—	8	—	Bretter von je ca. 7,5 m Länge und 30 cm Breite		—	24	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
25	—	—	1	Pack	Harken	—	1	25	Soest	K. E.-D. Hannover	alte Bezettel.: Düsseldorf-Cassel und Weimar. Stempel: Anvers.
26	—	—	1	Holzkoffer	?	—	47	26	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	
27	—	—	1	Pack	3 neue Körbe m. Deckel		45	27	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
28	—	—	1	Rolle	Leder	—	14	28	Uelzen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
29	—	—	2	—	Privatdecken aus Segeltuch	16	29	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
30	—	—	1	—	Radeisen —	52	30	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
31	—	—	10	Pack	Säcke —	—	31	Aachen	"	
32	—	—	1 1	— —	Scheibe (Gussstück) Deckel (Gussstück)	29 204	32	Grevenbroich	"	
33	—	—	1	Pack	Sensen —	10	33	Cleve	"	
34	—	—	3	—	Theilwände von Kohlenwagen	67	34	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	

Offizielle Anzeigen (Fortsetz.).

zugehörigen Zinsscheinen und Talons übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter Angabe des vollen Werthes, wenn nicht Seitens des Einsenders eine geringere Bewerthung ausdrücklich gewünscht wird.

Bei dem Umtausch sind die zu den Obligationen gehörigen Zinsscheine vom 1. Juli 1887 ab nebst den Talons mit abzuliefern. Fehlen Zinsscheine, so muss der Werth derselben baar eingezahlt werden; eine Anrechnung der etwa fehlenden 4 pCt. Zinsscheine auf die neuen 3½ pCt. Zinsscheine ist nicht angängig.

Altona, den 21. Juni 1887. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4 pCt. Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahn I. und II. Emission, welche das Angebot des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der 3½ pCt. konsolidirten Staatsanleihe nicht angenommen haben, deren Obligationen somit nicht zum Umtausch abgestempelt sind und gemäss der unsererseits unter dem 30. November 1886 veröffentlichten Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 24. November 1886 zur baaren Rückzahlung gekündigt sind, werden hierdurch aufgefordert, vom 1. Juli 1887 ab bei der Eisenbahn-Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude oder bei der Eisenbahn-Betriebskasse zu Berlin (Direktionsbezirk Altona) gegen Einreichung der Obligationen selbst und der zugehörigen Talons und bisher nicht fällig gewordenen Zinsscheine den Nennwerth ihrer Obligationen in Baar entgegen zu nehmen. Die Obligationen sind in einem gleichzeitig einzureichendem Verzeichniss — für jede Anleihe besonders — nach den Werthgattungen getrennt, aufzuführen. Formulare zu diesen Verzeichnissen können sowohl bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse hierselbst, als auch bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unentgeltlich entgegengenommen werden.

Für die etwa bei der Einlieferung fehlenden Zinsscheine wird der volle Werth derselben gekürzt werden.

Altona, den 21. Juni 1887. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 260 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt bis zum 30. dieses Monats dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 15. Juni 1887. (1460)
Grossherzogliche Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 49. **Zeitung des Vereins** 1887.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Juni 1887.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1887.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Gepäckscheinhefte.

Die zur Zeit bei den meisten Gepäckexpeditionen noch im Gebrauch befindlichen Gepäckscheinhefte sind unhandlich, da sie aufgeschlagen fast eine ganze Tischfläche in Anspruch nehmen. Die ordnungsmässige Aufbewahrung solcher Hefte ist besonders bei beschränktem Raum schwierig, das Hervorsuchen des zur Expedition benöthigten Heftes, sowie dessen Wiederfortlegung umständlich, zeitraubend und für den Expedienten anstrengend, weil er gezwungen ist, fortwährend seinen Platz zu verlassen.

Beim Expediren ist das Zerschneiden mit der Scheere der Länge und Breite nach erforderlich, was das schnelle Arbeiten sehr hemmt. Die Form der Hefte gewährt keine, bezw. eine nicht ausreichende Möglichkeit, die für eine sichere und schnelle Frachtberechnung nothwendige Taxtabelle (Rechenknecht) mit demselben zu verbinden. Endlich sind die Hefte theilweise zu stark und zu lange im Gebrauch, so dass sie vorzeitig abgenutzt werden.

Diese Nachtheile sollen durch folgende Vorschläge beseitigt werden.

Die Gepäckscheinhefte sind nicht mehr in der jetzt gebräuchlichen Form mit 5 oder 10 Expeditionsnummern auf einer Seite zu liefern, sondern jede Seite enthält nur eine Expeditionsnummer auf Quartformat. Die Hefte sind gewöhnlich in der Stärke von 100 Scheinen herzustellen; für lebhaftere Beziehungen können stärkere Hefte oder Nummernfortsetzungen geliefert werden. Eine grundsätzliche Aenderung besteht darin, dass die Stämme nicht mehr mit den eigentlichen Gepäckscheinen zu verbinden, sondern besonders einzuheften sind.

Jeder Stamm nimmt eine Zeile in Anspruch, und je zehn Stämme bilden eine Seite, so dass zu einem Gepäckheft von 100 Nummern noch 10 Blätter Stämme (Oktavformat) gehören.

Die Hefte sind in Buchumschlägen, welche wiederholt zu benutzen sind, zu befestigen, derartig, dass im aufgeschlagenen Hefte auf der linken Seite des Umschlages die eigentlichen Gepäckscheine (bestehend aus je 1 Gepäckschein, 1 Talon für den Packmeister und 5 Beklebezetteln), auf der rechten Seite die Stämme liegen. Auf letzterer Seite ist dann noch die Hälfte Raum für die Einfügung einer Taxtabelle vorhanden.

Die Stämme sind nur nach jedesmaligem Verbrauch der obenliegenden 10 Nummern, bezw. am Tagesschluss, oder wie es sonst das örtliche Bedürfniss erheischt, herauszutrennen, und können, in eine Rechnung eingeklebt, infolge ihrer Anordnung die besondere Rechnungslegung vollständig ersetzen.

Die einzelnen Abschnitte des Gepäckscheins sind an den Trennungsstrichen durchlöchert, so dass sie ohne Scheere von einander abgelöst werden können.

Umstehendes zum besseren Verständniss beigegebene Bild zeigt ein aufgeschlagenes, noch nicht angebrochenes Gepäckscheinheft. Diese leicht handlichen Hefte, welche wie jetzt theils mit, theils ohne Vordruck der Bestimmungsstation zu liefern sind, werden in einem Büchergestell in alphabetischer Reihenfolge so aufgestellt, dass sie der Expedient von seinem Platze aus mühelos erreichen kann. Eine auf dem Rücken der Umschläge anzubringende Stationsbezeichnung erleichtert das Heraussuchen.

Durch die vorgeschlagene Einrichtung wird nicht nur eine erleichterte, sondern auch eine sicherere Expedition erreicht, weil der Expedient seinen Arbeitsplatz ohne Ortsveränderung so einnehmen kann, dass er den Gepäckraum, die Verwiegung und Beklebung unausgesetzt überwachen kann. Eine mit geringen Kosten auf einigen Stationen jeder Eisenbahnverwaltung, wenn auch nur mit einzelnen Heften, anzustellende Probe dürfte dies am Besten bestätigen.

. . . . r.

Taxtabelle

5 kg = 0,08 *M.*

kg	*M.*	kg	*M.*	kg	*M.*	kg	*M.*
5	*0,30*	105	*1,70*	205	*3,30*	305	*4,90*
10	*0,30*	110	*1,80*	210	*3,40*	310	*5,00*
15	*0,30*	115	*1,90*	215	*3,50*	315	*5,10*
20	*0,35*	120	*2,00*	220	*3,60*	320	*5,20*
25	*0,40*	125	*2,00*	225	*3,60*	325	*5,20*
30	*0,50*	130	*2,10*	230	*3,70*	330	*5,30*
35	*0,60*	135	*2,20*	235	*3,80*	335	*5,40*
40	*0,65*	140	*2,30*	240	*3,90*	340	*5,50*
45	*0,75*	145	*2,40*	245	*4,00*	345	*5,60*
50	*0,80*	150	*2,40*	250	*4,00*	350	*5,60*
55	*0,90*	155	*2,50*	255	*4,10*	355	*5,70*
60	*1,00*	160	*2,60*	260	*4,20*	360	*5,80*
65	*1,10*	165	*2,70*	265	*4,30*	365	*5,90*
70	*1,20*	170	*2,80*	270	*4,40*	370	*6,00*
75	*1,20*	175	*2,80*	275	*4,40*	375	*6,00*
80	*1,30*	180	*2,90*	280	*4,50*	380	*6,10*
85	*1,40*	185	*3,00*	285	*4,60*	385	*6,20*
90	*1,50*	190	*3,10*	590	*4,70*	390	*6,30*
95	*1,60*	195	*3,20*	295	*4,80*	395	*6,40*
100	*1,60*	200	*3,20*	300	*4,80*	400	*6,40*

Bezeichnung und Nummer *	Datum	Zug No.	Stückzahl	Gewicht		Frachtbetrag		Nebengebühren	
				wirkl.	Tax.-	*M.*	*Pf.*	Bezeichn.	*Pf.*
Strassburg / Hagenau 1									
Strassburg / Hagenau 2									
Strassburg / Hagenau 3									
Strassburg / Hagenau 4									
Strassburg / Hagenau 5									
Strassburg / Hagenau 6									
Strassburg / Hagenau 7									
Strassburg / Hagenau 8									
Strassburg / Hagenau 9									
Strassburg / Hagenau 10									
Sa.									

* Bemerkung: Wo Freigepäck gewährt wird, ist noch eine Spalte „Anzahl der Personen“ einzufügen.

Anmerkung der Redaktion. Wir möchten es dahin gestellt sein lassen, ob durch die Verwirklichung des vorstehenden Vorschlages den praktischen Anforderungen im vollen Umfange Genüge geleistet wird, und würde es sicher erwünscht sein, in dieser Hinsicht ein Urtheil von zuständiger Seite zu hören. In jedem Falle hat der Herr Verfasser dieser Mittheilung eine dankenswerthe Anregung zum Nachdenken über die Verbesserung und Erleichterung eines nicht unwichtigen Theiles des Gepäck-Expeditionsdienstes gegeben.

32. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen.

In der am 9. und 10. Juni d. J. unter Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in Schwerin abgehaltenen 32. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen sind nachstehende Gegenstände verhandelt worden:

1. Der von einer besonderen Subkommission ausgearbeitete Entwurf zu einem einheitlichen Nebengebührentarif, gültig für alle Deutschen Eisenbahnen, wurde mit einigen unwesentlichen, meist redaktionellen Aenderungen angenommen. 2. Ein Antrag auf Abänderung der Positionen „grobes Packpapier“ und „Packpappe“ wurde vertagt. 3. Die Position „Wolle aller Art“ des Spezialtarifs I wurde dahin deklarirt, dass Kammzug nicht zum Spezialtarif, sondern zu den allgemeinen Wagenladungsklassen abzufertigen sei. 4. Der Artikel „getrocknete Schlempe“ wurde in den Spezialtarif II und in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter aufgenommen. 5. In denselben Tarif wurden „Futtermittel aus Reisabfällen mit Kleie vermengt“ versetzt. 6. Zu den Hohlglaswaaren des Spezialtarifs II sollen in Zukunft auch solche in Verbindung mit unedlen Metallen gerechnet werden; die betreffende Position wurde demgemäss ergänzt. 7. Die Anträge, die Position „Steine“ des Spezialtarifs III, namentlich in Bezug auf Steine mit Profilen und Abfasungen, zu deklariren, wurde vertagt. 8. In den Spezialtarif III wurde — unter gleichzeitiger Streichung von Holzcement, Steincement und Asphaltdachlack im Spezialtarif I — der Artikel „Dachtheer“ aufgenommen und der Position „Asphalt“ des Spezialtarifs III eine anderweite Fassung gegeben. 9. In denselben Tarif und zwar bei den Düngemitteln wurde der Artikel „Abfalllauge der Zuckerfabriken“ aufgenommen. 10. Der Artikel „Holzmehl“ wurde in den Spezialtarif II versetzt. 11. Der Artikel „Permanentweiss“ wurde unter die Güter des Spezialtarifs I aufgenommen. 12. Ein Antrag auf Deklassifikation von Aschen und anderen Abfällen unedler Metalle wurde vertagt. 13. Die Anträge wegen Aenderung der Tarifirung von Graphit fanden dahin Erledigung, dass in den Spezialtarif II reiner, in den Spezialtarif III unreiner Graphit aufgenommen wurde. 14. In Betreff des frachtfreien Transports der Ladegeräthe der Versender wurden die bestehenden Bestimmungen erweitert. 15. Die Bestimmung über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen wurde dahin geändert, dass die betreffenden Frachtsätze hinfort für mindestens 10 000 kg zur Anwendung zu bringen sind. 16. Der Antrag, Korbmacherwaaren und Kinderwagen vom Sperrigkeitszuschlage zu befreien, wurde abgelehnt. 17. Ebenso wurde ein Antrag auf Aufnahme von Pflanzendaunen unter die sperrigen Güter wiederholt abgelehnt. 18. Der Antrag, Bestimmungen über Befreiung der Eisenbahnen von der Haftpflicht bei unbegleiteten Viehsendungen aufzunehmen, wurde vertagt. 19. Behufs Erzielung der Uebereinstimmung mit den durch § 18 des Bahn-Polizeireglements vom 30. November 1885 erlassenen Anordnungen über die Aufschriften an den Eisenbahnwagen wurde eine Abänderung der allgemeinen Tarifbestimmungen hinsichtlich einiger Bezeichnungen (Tragfähigkeit, Normalgewicht) beschlossen. 20. Der Artikel „Porzellanmasse“ wurde in den Spezialtarif II aufgenommen. 21. Die Aufnahme von gebrauchtem Putzmaterial in den Spezialtarif III wurde abgelehnt. 22. Der Artikel „Gipsdielen“ (Schilfbretter) wurde unter die Güter des Spezialtarifs III eingereiht. 23. Ein Antrag, „Gips in Teigform“ in denselben Tarif aufzunehmen, wurde abgelehnt und die Versetzung in den Spezialtarif II beschlossen.

Die vorstehenden Beschlüsse unterliegen der Genehmigung der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen. M.

I. Spezialkonferenz der am Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau in Oesterreich betheiligten Verwaltungen.

Dem bezüglichen Resumé entnehmen wir folgenden Auszug über diese am 26. Mai d. J. in Prag abgehaltene Konferenz.

Nachdem die Versammlung den Herrn Verkehrsdirektor Reinhardt, von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, mit dem Vorsitze betraut hat, wird sogleich in die Verhandlungen auf Grundlage der Tagesordnung eingetreten.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn.

Schein No. **1** von **Strassburg** nach **Hagenau**

über . . . . Stück Gepäck

Gewicht . . . kg Taxgewicht . . . kg Fracht . . . | M. . . | ₰ . .

Werth versichert zu . . . M. } §§ 29—31 des Betriebsregl. { Prämie . . | . .

Lieferfrist versichert zu . . „ } „ . . | . .

Stempel

Summe . . . | . .

Die Beförderung erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn.

. . . . Stück Gepäck
. . . . kg

No. **1** von **Strassburg** nach **Hagenau**

Werth versichert zu . . . M.
Lieferfrist versichert zu M.

1 von **Strassburg** nach **Hagenau**	**1** von **Strassburg** nach **Hagenau**	**1** von **Strassburg** nach **Hagenau**	**1** von **Strassburg** nach **Hagenau**	**1** von **Strassburg** nach **Hagenau**

(NB. Zum Aufsatz: Gepäckschein-Hefte gehörig.)

I. Es wird einstimmig beschlossen, dass das Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau seinen Amtssitz in Wien habe.

II. Der vom Ueberwachungsausschusse beantragte, mit 134 000 fl. veranschlagte Pauschalkredit für die achtmonatliche Periode vom Mai bis Dezember 1887 wird seitens der Spezialkonferenz unter der Voraussetzung, dass hieraus kein Präjudiz hinsichtlich der künftigen Kosten des Büreaus abgeleitet werden könne, einstimmig genehmigt.

III. Ueber den Schlüssel zur Vertheilung der allgemeinen Kosten auf die betheiligten Verwaltungen wurden folgende Normen einstimmig angenommen.

A. Fixirung der Vertheilungsschlüssel.

Die im § 3 des Statuts angegebenen regelmässigen Geschäfte sind:

a) Die periodische Ermittelung der Bezugsantheile jedes Theilnehmers aus den direkt abgefertigten Transporten nach Massgabe der diesfalls bestehenden Antheilstabellen oder Theilungsprinzipien, die übersichtliche Darstellung sowohl der vorgekommenen Transporte, als auch der hierfür jedem Theilnehmer zufallenden Antheile und der für jeden derselben aus dem Gesammtverkehre sich ergebenden Schuld und Forderung;

b) die Ausgleichungsdurchführung von Fehlexpeditionen, die Berechnung und Ausgleichung jeder Ersatz- und Forderungsquoten, welche aus Anlass der Einlagerung und Reexpedition von Gütertransporten in Zwischenstationen entstehen, dann sonstiger anerkannter Forderungen aller Art, insofern solche mittelst Avise gedeckt werden;

c) die Liquidirung der Ersatzquoten aus Anlass von Parteigebühren-Rückvergütungen namens aller betheiligten Bahnen und Veranlassung ihrer Ausgleichung;

d) die Evidenzhaltung der in Kartellverkehre fallenden Transporte, Lieferung periodischer Nachweisungen über den Stand derselben an die betheiligten Bahnen und eventuell die kartellmässige Abrechnung solcher Transporte im Gelde, soweit die kartellmässige Abrechnung der betreffenden Verkehre dem Büreau zur Behandlung zugewiesen ist;

e) die Veranlassung des Geldausgleiches (§ 1, Al. 5).

Die Vertheilung der auflaufenden Kosten hat zu erfolgen:

Zu a) Antheilsermittelung. Bei allen direkt abgefertigten Transporten nach Verhältniss der behandelten Repartitionspositionen.

Hierbei soll als Grundsatz gelten, dass die Kosten für jede der nachstehenden vier Gruppen, als: 1. Personen (Fahrkarten), 2. Gepäck, 3. Militärtransporte aller Art und Separatpersonenzüge, dann 4. Güter, besonders zu ermitteln sind.

Zu b) und c) Ausgleichungsdurchführungen. Pro rata der Expeditionspositionen.

Zu d) Kartellabrechnung. Je nach den speziell bestehenden Abmachungen entweder: 1. pro rata der kartellirten Kilometer oder 2. pro rata des ermittelten Reingewinnes.

Zu e) Pro rata der Abrechnungspositionen (siehe Beschluss der Generalkonferenz).

B. Klassifizirung der Kosten.

Die Kosten zerfallen in: a) allgemeine Verwaltungsauslagen und b) spezielle Kosten.

Zu a) Unter allgemeinen Verwaltungsauslagen werden verstanden:

1. Die Gesammtbezüge des Vorstandes,
2. ein noch näher zu bestimmender Theil der Bezüge des Vorstandstellvertreters,
3. die Kosten der Tarifevidenzhaltung,
4. die Kosten des Expedites,
5. die Kosten der Buchhaltung, als Büreau für Statistik, Kostenberechnung und für Personalien,
6. die Kosten des Dienerpersonales,
7. die Kosten der Büreaumiethe,
8. die Kosten für Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Lokalitäten,
9. die Kosten für Inventarien und Materialien einschl. der Drucksorten,
10. die Bezüge jenes Organes des Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreaus, welches die Büreaugeschäfte des Verwaltungsausschusses versieht (§ 9 der Statuten),
11. die Beitragsantheile für die zu leistenden Prämien zum Zwecke der Sicherung von Invaliditätsrenten für die Büreaubeamten (§ 12 der Statuten),
12. das Honorar für den ärztlichen Dienst.

Zu b) Unter speziellen Kosten werden verstanden:

Die Gehalte, Quartiergelder und Tagegelder, überhaupt Bezüge des Personales, welches die Arbeitsleistung der unter I a bis e genannten Zweige besorgt, dann die hierfür verausgabten Akkord- und Situationsauslagen.

C. Ermittelung und Vertheilung der Kosten auf die einzelnen Geschäftszweige.

Mit Rücksicht auf die unter 1 zu a vorgeschlagene Theilung der Arbeitsleistung in vier Gruppen, dann in Erwägung, dass dem Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau auch sonstige Arbeiten zugewiesen sind, wird in dem Falle, wenn die innere Organisation des Büreaus nicht derart eingerichtet werden könnte, dass eine strenge Theilung der Geschäftszweige in speziellen Abtheilungen thunlich wäre, bezüglich der richtigen Ermittelungen, bezw. Vertheilung der Kosten auf die einzelnen Materien folgendes bestimmt:

1. Die Arbeitsleistung für jeden einzelnen Geschäftszweig wird nach Einheiten berechnet, die Einheit mit einer halben Stunde angenommen;

2. die Arbeitskraft selbst wird nach dem Durchschnittsbezuge (Gehalt, Quartiergeld und Tagegeld), welcher in der betreffenden Abtheilung überhaupt auf eine Kraft entfällt, in Rechnung gezogen;

3. die Akkord- und Substitutionsanlagen werden den bezüglichen Geschäftszweigen direkt angelastet;

4. die allgemeinen Verwaltungsauslagen werden auf die unter I a bis e angegebenen Zweige, dann auf die sonstigen zugewiesenen Arbeiten pro rata der hierfür faktisch aufgelaufenen Kosten vertheilt.

IV. Der vom Ueberwachungsausschusse vorgelegte Entwurf der für die Bediensteten des Centralabrechnungsbüreaus zu erlassenden Dienstordnung und das Gebührenschema wird mit einigen Aenderungen angenommen.

V. Zum Vorstande des neuen Büreaus wird einstimmig der bisherige verdienstvolle Chef des Wiener Centralabrechnungsbüreaus, Herr Mathias Sewczik, Oberinspektor der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, ernannt.

VI. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsausschusses wird auf das im Statute vorgesehene Maximum von neun festgesetzt.

In den Ausschuss werden die im bisherigen Ueberwachungsausschusse vertretenen Bahnverwaltungen mit Ausnahme der Ungarischen Westbahn, und statt letzterer die Böhmische Westbahn, einstimmig gewählt. Der Verwaltungsausschuss wird somit aus nachstehenden 9 Bahnverwaltungen bestehen:

1. Böhmische Westbahn,
2. Galizische Carl-Ludwigbahn,
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
4. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen,
5. Oesterreichische Nordwestbahn,
6. priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Wien),
7. Südbahn,
8. Ungarische Nordostbahn und
9. Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Bezüglich der Konstituirung des neuen Verwaltungsausschusses wird beschlossen, dass diese erst dann zu erfolgen habe, bis der gegenwärtig noch amtirende Ueberwachungsausschuss in einer Mitte Juni 1887 abzuhaltenden letzten Sitzung den Rechenschaftsbericht für 1886 festgestellt und zugleich die erforderlichen Vorbereitungen behufs glatten Ueberganges zur neuen Organisation getroffen haben wird.

Auch die bisherige aufsichtführende Verwaltung soll bis dahin in Thätigkeit bleiben.

Unmittelbar nach Schluss der erwähnten letzten Sitzung des Ueberwachungsausschusses soll der neue Verwaltungsausschuss zu seiner ersten konstituirenden Sitzung zusammentreten. Die Tagesordnung für beide erwähnten Sitzungen, zu welchen die bisherige aufsichtführende Verwaltung die Einladung ergehen lassen soll, wird mit den bezüglichen Einladungsschreiben zu versenden sein.

VII. Das vom Ueberwachungsausschusse vorgelegte Regulativ über die Besorgung aussergewöhnlicher Arbeiten findet die einwandlose Zustimmung der Spezialkonferenz.

Aus dem Deutschen Reich.

Beförderung von Leichen auf den Eisenbahnen.

Dem Bundesrathe ist seitens des Reichskanzlers eine Denkschrift über die Beförderung von Leichen auf Eisenbahnen mit dem Ersuchen um Beschlussfassung über die in derselben enthaltenen Vorschläge zugegangen.

Dieselben beziehen sich einerseits auf Vorschriften, welche unmittelbar den Eisenbahnbetrieb bezw. den Transportvertrag betreffen, und deren Ausführung den Organen der Eisenbahnverwaltung obliegt, andererseits auf solche Bestimmungen, welche allgemein polizeilicher Natur sind und ausschliesslich den Polizeibehörden als Richtschnur zu dienen haben, und sind in einen Entwurf zur Abänderung des § 34 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 und einen Entwurf von Bestimmungen über die Beförderung von Leichen auf Eisenbahnen zusammengefasst.

Der erstere Entwurf bestimmt, dass der Transport einer Leiche, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, wenn er von einer Zwischenstation erfolgen soll, wenigstens 12 Stunden vorher angemeldet werden muss. Die Leiche muss in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, dass jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird. Der Begleiter hat ein Fahrbillet zu lösen und denselben Zug zu benützen. Bei der Aufgabe ist der vorschriftsmässige Leichenpass beizubringen, welcher bei Ablieferung der Leiche zurückgestellt wird. Die Beförderung hat in einem gedeckten Güterwagen zu erfolgen. Sechs Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungsstation muss die Leiche abgeholt werden; kommt sie nach 6 Uhr Abends an, so wird diese Frist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet. Beförderung von Leichen unter falcher Deklaration ist mit einer das Vierfache der Frachtgebühr betragenden Konventionalstrafe bedroht. Für Beförderung von Leichen aus Krankenhäusern u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten sind diese Bestimmungen wesentlich erleichtert; auf die Beförderung nach dem Bestattungsplatze des Sterbeorts finden sie keine Anwendung.

Nach dem zweiten Entwurf sollen die zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden und Dienststellen von den Landesregierungen bezeichnet und dem Reichskanzler mitgetheilt werden. Für die aus dem Auslande kommenden Leichentransporte kann der Reichskanzler auch die Konsuln und diplomatischen Vertreter des Reichs zur Ausstellung der Pässe ermächtigen. Der Pass darf nur für Leichen ertheilt werden, über welche ein beglaubigter Auszug aus dem Sterberegister, eine Bescheinigung des beamteten Arztes über die Todesursache sowie über das Nichtvorhandensein etwaiger gesundheitlicher Bedenken, ein Ausweis über die vorschriftsmässig erfolgte Einsargung der Leiche und, in den Fällen des § 157 der Strafprozessordnung, die seitens der Staatsanwaltschaft oder des Amtsrichters ausgestellte schriftliche Genehmigung der Beerdigung geliefert worden sind. Der Boden des Sarges muss mit einer mindestens 5 cm hohen Schicht von Sägemehl, Holzkohlenpulver, Torfmüll oder dergleichen bedeckt und es muss diese Schicht mit 5 pCt. Karbolsäurelösung reichlich besprengt sein. In besonderen Fällen, z. B. für einen Transport von längerer Dauer oder in warmer Jahreszeit, kann nach dem Gutachten des beamteten Arztes eine Behandlung der Leiche mit fäulnisswidrigen Mitteln verlangt werden. Ist der Tod im Verlaufe von Pocken, Scharlach, Flecktyphus, Diphterie, Cholera, Gelbfieber oder Pest erfolgt, so ist die Beförderung der Leiche mittelst der Eisenbahn nur nach Ablauf eines Jahres nach dem Tode zuzulassen. Die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatz des Sterbeorts bleibt den Landesregierungen überlassen.

Landes-Eisenbahnrath.

Die Sitzung des Landes-Eisenbahnraths wurde am 17. d. Mts. im Sitzungssaal des Potsdamer Bahnhofs von dem Vorsitzenden Herrn Ministerialdirektor Brefeld eröffnet. Als Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten waren anwesend: die Herren Geheimen Oberregierungsräthe Dr. von der Leyen und Fleck, Geheimer Regierungsrath Hoeter und Regierungsrath Ulrich. Nach Feststellung der Liste der Anwesenden wird in die Berathung der Tagesordnung eingetreten. Ueber die Verhandlungen wird folgendes berichtet: In der Sitzung vom 10. und 11. Dezember 1886 hat der Landes-Eisenbahnrath befürwortet, dass über eine Reihe von Anträgen, betreffend Ausdehnung der Frachtermässigung für Eisenerze die Eisenbahn-Bezirksräthe zu Köln, Frankfurt a. M. und Hannover gehört werden. Dieser Befürwortung entsprechend sind von denselben Gutachten erfordert worden, ob bezüglich der ihnen unterbreiteten Anträge die gleichen Voraussetzungen vorliegen, unter welchen die Frachtermässigung zu Gunsten der Gruben an der Lahn, Dill und Sieg erfolgt ist, sowie ob die beantragten Frachtermässigungen ohne Benachtheiligung erheblicher Interessen anderer Gruben- und Hüttenbezirke gewährt werden können. Der Bezirks-Eisenbahnrath Köln ist über die folgenden Anträge gehört worden: 1. den Ausnahmetarif vom 1. August 1886 auf den Erzversand des Lahn-, Dill- und Sieggebiets nach der Saar und Mosel auszudehnen; 2. den Tarif auch für den Erzversand nach Eschweiler einzuführen; 3. die Stationen Hungen, Lich, Grünberg und Mücke in den Tarif aufzunehmen; 4. die Station Friedberg in den Tarif einzubeziehen; 5. die gleichen Massnahmen für Gelnhausen zu treffen; 6. die Station B.-Gladbach aufzunehmen; 7. den Tarif auf die Stationen Bochum und Wiemelhausen auszudehnen; 8. die Station Warstein, 9. die Station Schwelm in den Tarif aufzunehmen. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths hat empfohlen, die Anträge 1 und 2 nicht, aber den Antrag 3 zu befürworten. Bezüglich der An-

träge 4 und 5 beschloss der Ausschuss, dem Landes-Eisenbahnrath zu empfehlen, die Anträge, soweit es sich bei denselben um Aufnahme in den Ausnahmetarif vom 1. August v. J. handelt, zu unterstützen, die Befürwortung des weitergehenden Antrags — die Sätze des vorgenannten Tarifs auch für den Erzversand von Station Gelnhausen nach Frankfurt a. M. zu bewilligen — dagegen abzulehnen. Der Ausschuss empfahl ferner, die Anträge 6, 7, 8 und 9 nicht zu befürworten. Der Landes-Eisenbahnrath tritt den Anträgen des Ausschusses bei, mit der Ausnahme, dass er die Anträge 4, die Station Friedberg einzubeziehen, und 5, die gleiche Massnahme auch für den Erzversand von Gelnhausen nach den Hütten- u. s. w. Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebietes, für welche der in Rede stehende Ausnahmetarif Gültigkeit hat, nicht zu befürworten beschliesst.

Für die Beförderung von Eisenerzen aus inländischen Erzgruben nach Oberschlesischen Hüttenstationen sind folgende Anträge auf Frachtermässigung gestellt worden: 1. Von dem Vorstand der Vereinigten Königs- und Laurahütte: Den Ausnahmefrachtsatz von Schmiedeberg in Schlesien nach Königshütte, welcher zur Zeit auf dem Einheitssatz von 2,2 ₰ für Tonne und Kilometer ohne Einrechnung einer Expeditionsgebühr beruht und 0,68 ℳ für 100 kg beträgt, auf den Einheitssatz von 1,5 ₰ für Tonne und Kilogramm ohne Einrechnung einer Expeditionsgebühr herabzusetzen, wodurch sich bei einer Entfernung von 307 km ein Gesammtfrachtsatz von 0,46 ℳ für 100 kg, also eine Ermässigung von 0,22 ℳ für 100 kg ergeben würde. 2. Von der Berg- und Hüttenverwaltung H. Gruson zu Berggiesshübel bei Pirna für von ihr geförderte Eisenerze (Magneteisenstein) nach den Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte, auf der Grundlage eines Einheitssatzes von 1,75 ₰ für Tonne und Kilometer ohne Einrechnung einer Expeditionsgebühr zu berechnende direkte Frachtsätze zu gewähren. Hierdurch würde sich der jetzige Frachtsatz von Berggiesshübel nach Gleiwitz von 0,95 ₰ auf 0,76 ₰ für 100 kg oder um 19 ₰ ermässigen. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths empfiehlt, sich dahin auszusprechen, dass grundsätzliche, aus der allgemeinen wirthschaftlichen Lage zu schöpfende Bedenken nicht zu erheben seien, die Prüfung der Nothwendigkeit nach den über die besonderen örtlichen Verhältnisse von den Antragstellern gemachten Angaben aber der Eisenbahnverwaltung anheimgestellt würden. Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst den Antrag „Frachtermässigungen für Eisenerze im Verkehr von Schmiedeberg und Berggiesshübel nach Oberschlesischen Hüttenstationen einzuführen“ zu befürworten.

Von der Oberschlesischen Eisenbedarfs-Aktiengesellschaft ist in der am 14. Dezember 1886 abgehaltenen Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths zu Breslau beantragt worden, einen Ausnahmetarif für Eisenerz aus den bei den Stationen Zator und Przeciszow der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahn in Galizien liegenden Eisenerzgruben im Verkehr nach Königshütte und Morgenroth auf Grundlage eines Strecken-Einheitssatzes von 175 ₰ für Tonne und Kilometer, nebst 12 ₰ Expeditionsgebühr pro 100 kg einzuführen. Danach würde der jetzige Frachtsatz eine Ermässigung von 0,04 ℳ für 100 kg (für Zator-Morgenroth) erfahren und sich auf 0,23 (statt bisher 0,27) ℳ berechnen. Der Bezirks-Eisenbahnrath Breslau, sowie die Königliche Eisenbahndirektion Breslau haben den Antrag befürwortet. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths empfiehlt, ein Gutachten dahin abzugeben, dass grundsätzliche Bedenken gegen den Antrag nicht zu erheben sind, der Landes-Eisenbahnrath aber nicht in der Lage sei zu prüfen, ob die besonderen örtlichen Verhältnisse eine Frachtermässigung in einem so geringen Betrage — 0,03 bezw. 0,04 ℳ für 100 kg — nothwendig und Erfolg versprechend erscheinen lassen. Der Landes-Eisenbahnrath schliesst sich nicht dem Gutachten des Ausschusses an, sondern beschliesst, den in Rede stehenden Antrag zu befürworten.

Mittheilungen über den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 2. und 3. Juni ist zu Freiburg i/B. die 4. Versammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes abgehalten worden, an welcher 22 Verwaltungen durch abgeordnete Vertreter theilgenommen haben. Es lag eine, wenn auch nicht nach der Zahl der einzelnen Anträge, so doch in Berücksichtigung deren Inhaltes, äusserst umfangreiche Tagesordnung vor, welche unter Leitung der Verhandlungen durch den Herrn Oberregierungsrath Thomé der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover vollständig und derart erledigt wurde, dass, abgesehen von einigen Anträgen, deren Zurückstellung sich als zweckmässig erwies, die übrigen durch nahezu einstimmige Beschlüsse zur Annahme gelangten. Insbesondere wurde dies erfreuliche Ergebniss erzielt hinsichtlich der Anträge auf

1. grundsätzliche Regelung der Verpflichtung der Verwaltungen zur Erstattung des Fahrgeldes bei stattgehabter Verschleppung von Reisenden auf unrichtige Routen,
2. Vereinbarung von Grundsätzen und Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung bew. Einstellung von Privat-Güterwagen,
3. Herausgabe einer Dienstanweisung über den Verschluss von Wagen mittelst Bahn-Plomben,
4. Vereinbarung übereinstimmender eisenbahnseitiger Ausführungsbestimmungen zu der durch Allerhöchste Verordnung vom 26. Januar d. J. zur Einführung gebrachten für alle Eisenbahnen des Deutschen Reichsgebietes geltenden Kriegs-Transportordnung,
5. Herstellung einer demnächst fortlaufend richtig zu haltenden Zusammenstellung der für den Güterverkehr mit dem Reichs- bezw. Zoll-Auslande bestehenden zoll- und steuergesetzlichen Bestimmungen, der Ein- und Ausfuhrverbote u. s. w.

Näheres über diese Beschlüsse beziehungsweise deren Inhalt vermögen wir erst mitzutheilen, wenn über das weitere Schicksal derselben, ob sie zur Annahme und Einführung gelangen oder nicht, die satzungsgemässen Erklärungen der Verbandsverwaltungen bei der geschäftsführenden Direktion eingegangen sein werden, wozu eine Frist bis zum 20. Juli gestellt ist.

Die nächste Verbandskonferenz soll am 17. November zu Berlin abgehalten werden.

Kündigung von Preussischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Auf Grund der Ermächtigung im zweiten Absatze des § 6 des Gesetzes vom 28. März 1887 (Ges.-S. S. 21) und des Vorbehalts im § 5 des betreffenden Allerhöchsten Privilegiums vom 1. Oktober 1880 kündigt der Preussische Herr Finanzminister die von der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft ausgegebenen 5 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission, soweit dieselben nicht bereits ausgeloost sind, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1888. Die Auszahlung des Nennbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt von dem genannten Tage ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse (linksrheinische) zu Köln, bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse zu Aachen und bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin (Leipziger Platz No. 17) gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons. Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt. Die Obligationen waren vom 15. Juni 1886 angefangen kündbar.

Ferner wird gemeldet, dass die von der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft ausgegebenen 4½ pCt. Prioritätsobligationen Lit. A., soweit sie noch nicht ausgeloost sind, beziehungsweise am 25. d. Mts. noch nicht ausgeloost wurden, sowie die 4½ pCt. Prioritäten der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft zur baaren Rückzahlung zum 2. Januar 1888 gekündigt sind.

Umtausch Preussischer Eisenbahnprioritäten in konsolidirte Staatsanleihe.

Durch amtliche Bekanntmachungen wird der Umtausch von Eisenbahnprioritäten in 3½ pCt. konsolidirte Staatsanleihe angekündigt. Der Umtausch findet nur gegen solche Prioritätsobligationen statt, welche ihrer Zeit zur Abstempelung auf 3½ pCt. Konsols eingereicht wurden. Die Ausgabe der konsolidirten Anleihe erfolgt vom 1. Juli ab. Die betreffenden amtlichen Bekanntmachungen sind erlassen:

1. für die 4 pCt. Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen Serie IV 1. und 2. Emission (Privilegien vom 30. Januar 1860, 31. März 1862 und 28. Mai 1862);
2. für die 4 pCt. Prioritätsobligationen I. und II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn.

Diejenigen Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Bahn, welche nicht in der vorgeschriebenen Frist zur Abstempelung eingereicht worden sind, werden vom 1. Juli d. J. ab zurückgezahlt.

Eisenbahnerleichterungen behufs Beobachtung der totalen Sonnenfinsterniss am 19. August d. J.

Behufs Beobachtung der am Morgen des 19. August d. J. eintretenden totalen Sonnenfinsterniss, bei welcher die Zone der Totalität Deutsches Gebiet berührt, hat der Preussische Herr Ministers der öffentlichen Arbeiten Anordnungen getroffen, dass auch den ausserhalb der Totalitätszone in nicht zu grosser Entfernung von derselben Wohnenden, namentlich den Schulen grösserer Städte seitens der Eisenbahnverwaltung thunlichste Erleichterung gewährt wird. Die Totalitätszone wird nördlich durch eine etwa von Hildesheim über Neustettin, Braunsberg u. s. w., südlich durch eine etwa von Rudolstadt über Altenburg, Riesa, Schrimm und weiter verlaufende Linie begrenzt. Nördlich derselben liegen in nicht zu grosser Entfernung u. a. die Städte Hannover, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., südlich von grösseren Preussischen Plätzen u. a. Sorau, Glogau, Poln. Lissa. Die Verfinsterung beginnt im westlichen Theil jener Zone etwa um 4.45, im Osten (bei Königsberg i/Pr.) etwa um 5.30 früh.

Die Zugverbindungen zwischen jenen Städten und den nächsten Stationen innerhalb der Totalitätszone liegen so, dass die letzteren (z. B. Braunschweig bezw. Stargard, Dirschau, Wehlau, Sommerfeld, Grünberg, Kosten u. s. w.) in den späten Nacht- oder frühen Morgenstunden zu geeigneter Zeit vor Beginn der Verfinsterung erreicht werden können und die Rückfahrt noch an demselben Morgen möglich ist. Die zu dem bezeichneten Zwecke zu unternehmenden Reisen sollen dadurch erleichtert werden, dass die Wartesäle auf den betreffenden Stationen über die gewöhnliche Zeit hinaus für die Reisenden geöffnet bleiben. Insbesondere soll für eine zweckmässige Unterbringung grösserer Schülergesellschaften, soweit die verfügbaren Räume dies gestatten, Sorge getragen werden.

Zur weiteren Erleichterung soll mit Rücksicht auf den besonderen wissenschaftlichen Zweck dieser Ausflüge — abgesehen von den für Schulfahrten schon allgemein geltenden Fahrpreisermässigungen — die für grössere Gesellschaftsfahrten zulässige Ermässigung schon bei einer Theilnehmerzahl von 10 Personen gewährt werden. Bei der Gestellung etwa beantragter Sonderzüge soll der tarifmässige Mindestbetrag nicht unterschritten werden. Im übrigen aber soll etwaigen Anträgen von Schulvorständen oder städtischen Behörden auf Gestellung solcher Züge, soweit möglich und zulässig, entgegen gekommen werden.

Eisenbahnunfall in Wannsee.

Ein beklagenswerther Eisenbahnunfall hat sich am 19. d. Mts. Abends in Wannsee, einem an Sonn- und Feiertagen stark besuchten, durch landschaftliche Reize ausgezeichneten Vororte von Berlin, welcher gleichzeitig Station der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Blankenheimer Strecke ist, ereignet. Dieser Unfall ist insbesondere durch die denselben begleitenden Nebenumstände erschütternd, welchen es zuzuschreiben ist, dass von den dabei verunglückten 10 Personen 3 verbrannt und 7 mehr oder minder stark verletzt worden sind. Die amtliche Darstellung des Sachverhaltes lautet folgendermassen:

„Nachdem die thatsächlichen Erhebungen über den beklagenswerthen Unfall auf dem Bahnhof Wannsee am Abend des 19. d. Mts. als vorläufig abgeschlossen bezeichnet werden können, sind wir in der Lage folgende authentische Darstellung des Sachverhalts zu geben. Der Unfall ist dadurch entstanden, dass der von Berlin kommende, mit 2 Maschinen bespannte Personenzug P. 70, welcher bei seiner Ankunft in Wannsee um 9,19 Abends auf dem ersten Gleis in den Bahnhof einfuhr, auf den zur Abfahrt nach Berlin bereit stehenden Sonntags-Extrazug F. 21. auflief. Letzterer war am Lokalperron im fünften Gleis aufgestellt worden, später jedoch, um noch einen disponiblen Wagen anzuhängen, nach dem ersten Gleis zurück gedrückt und hierdurch mit seinen letzten 7 Wagen theils in der das fünfte mit dem ersten Gleis verbindenden Weiche, theils auf dem ersten Gleis selbst zu stehen gekommen. Die vordere Lokomotive des einfahrenden Zuges P. 70. erfasste nun auf ihrem Gang die ersten beiden, dem ersten Gleis zu nahe stehenden Wagen des Zuges F. 21., — ein Wagen dritter und ein Wagen zweiter Klasse, beide mit sogenannter Interkommunikation — längsseitig und brachte dieselben zum Entgleisen. Von dem Wagen dritter Klasse wurde die rechte Seitenwand, sowie ein Theil der Vorderwand weggerissen und die Sitze theilweise zertrümmert. Der Wagen zweiter Klasse wurde durch die vorbezeichnete Maschine gegen den Perron gedrückt, wobei dieselbe seitwärts umgestürzt und der unter ihr befindliche Gasbehälter abgerissen wurde. Auch erhielten die Gasbehälter des erwähnten Wagens zweiter Klasse Beschädigungen. Das entströmende Gas entzündete sich sofort an dem Feuer der Maschine und wurde hierdurch der Wagen im Augenblick in Brand gesetzt und in kurzer Zeit bis auf das eiserne Untergestell zerstört. Herbeigeführt ist der Unfall dadurch, dass der Beamte der Station Wannsee, welcher den Telegraphendienst zu versehen hatte, und, wie hier zur Begegnung unrichtiger Darstellungen ausdrücklich hervorgehoben wird, nach 12 stündiger Ruhe seit 8 Uhr Abends im Dienst war, dem Zuge P. 70 das Einfahrtssignal gab, ohne von dem, den äussern Dienst leitenden Beamten der Station hierzu Befehl erhalten zu haben. Er ist noch in derselben Nacht vom Dienste suspendirt."

Es bedarf an dieser Stelle selbstverständlich keiner weiteren Erörterung, dass von zuständiger Seite sofort Erwägungen veranlasst worden sind, durch welche Anordnungen bei den eigenartigen Verhältnissen des fortdauernd sich steigernden Verkehrs in den Vororten von Berlin die Sicherheit des Betriebes in vermehrtem Masse zu gewährleisten ist.

Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft.

Die am 25. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung genehmigte für 1886/87 eine Dividende von 4½ pCt. auf die Prioritäts-Stammaktien und von 3½ pCt. auf die Stammaktien, ebenso die übrigen Punkte der Tagesordnung. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wurden wiedergewählt.

Cronberger Eisenbahn.

Die Generalversammlung hat die Dividende für die Prioritäts-Stammaktien auf 3½ pCt. festgesetzt. Hinsichtlich der Verhandlungen wegen Konvertirung der 5 pCt. Obligationen wurde durch den Vorsitzenden bemerkt, dass die Bemühungen des Verwaltungsraths an massgebender Stelle gescheitert sind.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Die am 22. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung hat den Jahresbericht genehmigt und die Dividende pro 1886/87 auf 3,3 pCt. festgesetzt. Nach dem Jahresbericht betrugen die Betriebseinnahme in 1886 183 984 ℳ, die Ausgabe 61 190 ℳ, der Ueberschuss 122 793 ℳ, Zinszuschuss auf die Aktien des Betriebspächters Herrmann Bachstein 15 864 ℳ, demselben für Betriebsführung und Gewinn 65 129 ℳ.

Hoyaer Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte ist das finanzielle Ergebniss des Geschäftsjahres 1886/87 wiederum ziemlich dasselbe wie im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen betragen 49 001 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 2 237 ℳ), die Gesammtausgaben 38 481 ℳ (mehr 2 214 ℳ), so dass der Generalversammlung ein reiner Ueberschuss von 10 510 ℳ zur Verfügung gestellt werden kann, welcher wieder wie im Vorjahre zur Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. für die Prioritäts-Stammaktien und 3 pCt. für die Stammaktien ausreicht. Von den Einnahmen stammen 15 675 ℳ aus dem Personen- und 31 089 ℳ aus dem Güterverkehr. Der Erneuerungsfonds der Gesellschaft beträgt Ende 1886/87 14 889 ℳ, der Reservefonds I 1 478 ℳ, der Reservefonds II 1 049 ℳ.

Mecklenburgische Südbahn.

Nach dem Jahresberichte für 1886 betrugen: die Einnahmen aus dem Personenverkehr 160 679 ℳ, aus dem Güterverkehr 137 797 ℳ, an Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln (Wagen) an fremde Bahnen 10 824 ℳ, verschiedene sonstige Einnahmen 3 209 ℳ, zusammen 312 510 ℳ; die Ausgaben für Besoldungen und Gehalte 108 099 ℳ, andere persönliche Ausgaben 40 707 ℳ, allgemeine Kosten 28 255 ℳ, Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen 24 770 ℳ, Kosten des Bahntransportes 43 211 ℳ, verschiedene Kosten 19 069 ℳ. Hierzu kommt die vertragsmässige Gewährung an die Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg (als Beitrag zur Verzinsung der Aktien u. s. w.) von 65 750 ℳ, so dass sich als Gesammtausgabe die Summe von 329 869 ℳ ergibt. Nach der dem Berichte beigegebenen vergleichenden Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in den Jahren 1885 und 1886 betrug die Anzahl der beförderten Personen 1885: 128 586, 1886: 140 938. An Gütern wurden befördert 1885: 35 589 t, 1886: 53 495 t. Der Betrieb der Bahn ist bekanntlich an den Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Herrmann Bachstein in Berlin laut Vertrag vom 15. Juli 1884 auf 15 Jahre verpachtet, dergestalt, dass der Betriebspächter jährlich 60 pCt. des Bruttoertrages, mindestens aber 3 600 ℳ für das Bahnkilometer erhält. Der Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg ist die Verpflichtung verblieben, für die Stammaktien Lit. A während der Dauer des Betriebs-Ueberlassungsvertrags eine jährliche Dividende von 3 pCt. zu garantiren. Das zum Bau der Bahn erforderlich gewordene Kapital beträgt 6 008 000 ℳ, welche in 3 500 000 ℳ Prioritätsaktien zu 500 ℳ mit 4 pCt. Verzinsung, in 1 180 000 ℳ Stammaktien Lit. A zu 500 ℳ mit 3 pCt. Verzinsung und in 1 328 000 ℳ Stammaktien Lit. B zu 500 ℳ ausgegeben sind. Letzterer Betrag stellt die aus Landesmitteln bewilligte Beihilfe der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsregierung dar.

Güstrow-Plauer Eisenbahn.

Der Nachtrag zu dem revidirten Statut dieser Gesellschaft ist nunmehr bestätigt worden. Derselbe enthält die Herstellung der Verbindung mit der Neustrelitz - Warnemünder Eisenbahn von Güstrow nach Plau. Die Eröffnung des Betriebes der Bahn soll spätestens im Laufe des Jahres 1888 erfolgen. Zur Beschaffung der für den Bau erforderlichen Geldmittel wird das Aktienkapital durch Ausgabe neuer Aktien um 380 000 ℳ erhöht.

Holsteinische Marschbahn.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt die Gesellschaft, nach Fertigstellung der Linie bis zur Dänischen Grenze den Bau der Linie Itzehoe-Lägerdorf-Horst zu betreiben; man glaubt, diese reichlich zwei Meilen lange Strecke aus den bei der Westbahnverlängerung gemachten Ersparnissen herstellen zu können.

Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln.

Nach dem ersten Geschäftsbericht für die dreivierteljährige Betriebsperiode vom 1. Juli 1886 bis zum 1. April 1887 betrugen die Einnahmen für Personen 74 230 ℳ, für Güter und Vieh 24 668 ℳ, für Verschiedenes 2 923 ℳ, zusammen 101 822 ℳ, die Ausgaben zusammen 71 431 ℳ und somit der reine Ueberschuss 30 391 ℳ. Davon gehen ab statutengemäss 9 641 ℳ an den Erneuerungsfonds, 750 ℳ an den Reservefonds, zusammen

10 391 *M*, so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 20 000 *M* als Beitrag zur Verzinsung der (1 230 000 *M* betragenden) Kreisanleihe an die Kreiskommunalkasse abgeliefert ist.

(Wir verweisen auf die in No. 32 S. 306 d. Ztg. veröffentlichte Mittheilung über dieses eigenartige Eisenbahnunternehmen.)

Oberschlesische Steinkohlen.

Der „Schles. Ztg." entnehmen wir folgende Angaben: Das Absatzgebiet der Oberschlesischen Steinkohle erstreckt sich im Deutschen Reiche bis nach Hannover, Braunschweig und Anhalt, sowie bis an die Gestade der Ostsee; im Auslande tief hinein in das Oesterreichisch-Ungarische Gebiet, nach Russisch-Polen und Rumänien. Im Jahre 1886 hat die Gesammtleistung Oberschlesischer Steinkohle 13 018 001 t betragen, und davon sind durch die Eisenbahnen 8 425 039 t und durch direkte Wasserversendung auf dem Grenzfluss Przemsa 53 307 t befördert worden; demnach betrug der Absatz durch Bahn- und Wasserversendung 67 pCt. der Leistung. Mit der jährlich steigenden Erweiterung des Absatzgebietes wächst auch der Absatz durch Bahnversendung; derselbe betrug

im Jahre	1882 . . .	6 433 507 t
„ „	1883 . . .	7 486 090 „
„ „	1884 . . .	7 721 043 „
„ „	1885 . . .	8 065 770 „
„ „	1886 . . .	8 425 030 „

Die Steigerung gegen 1882 beträgt 33 pCt. Von allen Steinkohlensorten Deutschlands ist die Oberschlesische diejenige, welche mit der Eisenbahn auf die grössten Entfernungen versendet wird. Bedeutende Mengen Oberschlesischen Produkts gehen bis tief in die Absatzgebiete anderer Kohlenbecken. Die Oberschlesische Kohle konkurrirt gegen die Russisch-Polnischen und Oesterreichischen Theile des Oberschlesischen Beckens, sodann gegen das Niederschlesische Steinkohlenrevier, die Sächsische Kohle, die Ruhrkohle und die Englische Kohle. Die Oberschlesische Kohle herrscht unbedingt in Oberschlesien und den rechts der Oder liegenden Preussischen Landestheilen; in den Provinzen Preussen und Pommern (ausschliesslich der Häfen) und zu einem kleinen Theile in Posen wird ihr eine, wenn auch nicht sehr starke Konkurrenz von der Englischen Kohle gemacht, welche in den dortigen Häfen und bei den an Wasserstrassen belegenen industriellen Etablissements übermächtig ist. In Russisch-Polen, Galizien und den anderen Landestheilen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie deckt die Oberschlesische Kohle in erster Linie den die eigene Leistung übersteigenden Mehrbedarf, in Böhmen, wohin auch Niederschlesische und in kleinen Mengen Sächsische Kohlen gehen, nimmt sie eine herrschende Stellung ein. Auf dem Breslauer Markt ist sie ausschlaggebend, sie deckt ⅚ des Konsums, in Mittel- und Niederschlesien ist sie mit Ausnahme der Gebirgsgegenden der Niederschlesischen und Sächsischen Kohle überlegen. Den Bedarf der Provinz Brandenburg deckt sie zu nahezu ⅔, denjenigen Berlins zu 70 pCt.; Niederschlesische, Ruhrkohle und an den Wasserstrassen Englische machen ihr hier Konkurrenz. In den Preussischen Landestheilen rechts der Elbe überwiegt sie, Schleswig-Holstein ausgenommen. In Mecklenburg vermag sie gegen die Westfälische, in den Häfen gegen die Englische Kohle nicht recht aufzukommen. Wird es erst möglich sein, Oberschlesische Kohle schon in Cosel zu Wasser zu verladen, dann wird sich das Absatzgebiet zweifellos noch wesentlich erweitern.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebersicht der Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Die geschäftsführende Direktion hat diese Uebersicht — unter Aufhebung der im April 1885 erschienenen — neu ausgegeben und den Vereins-Verwaltungen je 1 Exemplar übersandt. Fernere Exemplare können gegen Erstattung der 5 ₰ betragenden Druckkosten jederzeit von derselben bezogen werden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 25. d. Mts. dem Gesammtverkehr übergebene, zum Königlichen Eisenbahndirektionsbezirk Hannover (Betriebsamt Paderborn) gehörige, 23,2 km lange Neubaustrecke Lippstadt-Rheda, sowie deren am gleichen Tage für den Gesammtverkehr eröffnete, zum Königlichen Eisenbahndirektionsbezirk — rechtsrheinischen — zu Köln (Betriebsamt — Wanne-Bremen — zu Münster) gehörige, 23,6 km lange Fortsetzung Rheda-Warendorf sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2858 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 2871 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausscheiden der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn aus dem Staatsbahn-Wagenverbande (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 2883 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebersicht der Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (abgesandt am 27. d. Mts.).

Amerikanische Mittheilungen.

Wöchentliche Lohnzahlung.

Ueber die durch gesetzliche Bestimmung im Staate Massachusetts seit einem Jahre eingeführte und demgemäss seither bei der Boston und Albany Bahn stattfindende wöchentliche Zahlung der Löhne der Arbeiter und niederen Beamten spricht sich der Zahlmeister jener Bahn sehr ungünstig aus. Er sagt, das System habe viele Nachtheile und keine Vortheile, und er glaube auch nach Aeusserungen des bezüglichen Personals dessen Einverständniss hiermit annehmen zu können. Die Ersparnisse betragen für den Mann jetzt nur ungefähr den 4. Theil derjenigen unter dem früheren System; die Kosten der Bahn für die Zahlung dagegen belaufen sich jetzt auf das vierfache der monatlichen Zahlung; 15 Leute sind mehr dabei beschäftigt und der Zahlwagen muss viermal so oft laufen als früher. Ein wöchentlich laufender Zahlwagen muss einen beträchtlichen Theil der Kosten eines Zuges verursachen und die Gesammt-Betriebskosten nicht unerheblich erhöhen. Die auf verschiedenen westlichen Bahnen mit Genugthuung angenommene und verständige Art der Zahlung mittelst Checks würde auch für die Massachusetts-Bahnen sehr empfehlenswerth sein.

Zugberaubung.

Ein westwärts fahrender Durchgangszug der Southern Pacific Eisenbahn wurde am 28. April d. J. in der Nähe von Tucson, Ariz., angehalten und geplündert. Die Räuber gingen durch den Post- und den Expresswagen, fanden aber nicht mehr als 5 000 D. Die Reisenden wurden nicht belästigt; die Räuber kuppelten Maschine, Gepäck- und Expresswagen von dem übrigen Theile des Zuges ab und fuhren damit sechs Meilen weiter. Dort löschten sie das Feuer in der Maschine und machten sich davon.

Schlafwagen auf Strassenbahnen.

Die längste Strassenbahnlinie der Welt befindet sich in der Argentinischen Republik; sie wird gewiss die einzige Bahn der Welt sein, welche Schlafwagen zur Annehmlichkeit für ihre Fahrgäste führt. Die Bahn hat etwa 320 km Fahrgleise, verbindet miteinander verschiedene Städte der Nachbarschaft von Buenos Ayres und ihr Fahrmaterial wird von einer Wagenbaugesellschaft in Philadelphia geliefert. Pferde werden als Zugkraft statt Dampf benutzt, weil Feuerungsmaterialien theuer, Pferde billig und die Bewohner langsamer Natur sind. Zwei Tonnen Kohlen sind so viel werth als ein Pferd nebst Aufzäumung. Die Schlafwagen sind eine Merkwürdigkeit. Es gibt deren 4 in der Länge von 18', jeder mit 4 Betten, die während des Nichtgebrauchs zusammengerollt werden können. Die Wagen enthalten Waschgelegenheit, Wasserkühler, Wäschepressen und andere Annehmlichkeiten und sind im Innern durchweg aus Mahagoniholz hergestellt. An anderen Wagen gibt es 4 zweietagige offene, 20 Plattform-, 20 Kohlen-, 6 Kühl-, 4 Geflügelwagen (diese mit Hühnerställen), 8 Viehwagen, 2 Krahnwagen zum Heben schwerer Gegenstände und 200 bedeckte Güterwagen. Dieselben sind zur Absendung bereit und werden in einigen Tagen nach ihrer Bestimmungsstation abgehen.

Günstige Ergebnisse der Pensylvania Bahn.

Der Jahresbericht für die im Mai 1873 dem Verkehr eröffnete Northwestern Ohio Abtheilung der Pensylvania Bahn von Mansfield nach Toledo ergibt, dass dort die Betriebsverhältnisse günstiger sind, als vielleicht auf irgend einer anderen Amerikanischen Eisenbahn. Ungeachtet eines starken Personenverkehrs erlitt doch in der 14jährigen Betriebszeit nicht ein einziger Reisender die geringste Verletzung. Der einzige Unfall bestand in der, durch einen Schienenbruch herbeigeführten Entgleisung eines Personenwagens, wobei aber niemand beschädigt wurde.

Der bei der Betriebseröffnung zum Superintendent der Abtheilung ernannte Mr. J. S. Morris — früher Zugführer auf der Hauptbahn — ist noch jetzt in seiner Stellung, und da unter dem Personal wenig Todesfälle oder Verabschiedungen vorgekommen sind, so sind auch noch viele der bei der Betriebseröffnung eingesetzten Beamten im Dienst. Ein nennenswerther Strike ist noch nicht vorgekommen; selbst während der grossen Arbeitseinstellung vor 10 Jahren, welche das Land von einem Ende zum andern aufregte, blieb die Abtheilung in ungetrübter Ruhe und mit aller Welt im Frieden. Die 4 Personenzugführer

der Abtheilung sind schon zwischen 15 und 26 Jahren im Dienst der Pensylvania Bahn.

Eisenbahn-Gesetzgebung in Canada.

Beim Parlament von Canada ist ein Gesetzentwurf eingebracht, welcher einzelne der wichtigsten Bestimmungen des Zwischenstaat-Verkehrsgesetzes der Vereinigten Staaten enthält, z. B. das Verbot der Begünstigungen in den Beförderungssätzen sowie die Bestimmung, dass Eisenbahngesellschaften für Frachtgut-Beförderung auf eine kürzere Strecke keine höheren Frachten erheben dürfen wie für eine längere Strecke, in welcher die kürzere einen Theil bildet; und dass das Fahrgeld für nicht benutzte Personenbillets auf jeder Station oder jeder Amtsstelle der betreffenden Bahn auf der Strecke, für welche das Billet gilt, auf Erfordern erstattet werden muss. Bei Versagung der Einlösung soll die Bahn in eine bestimmte Strafe verfallen.

Harte Strafe.

Der Richter Donohue in Newyork entschied kürzlich über den Antrag auf Bestrafung der leitenden Beamten der St. Louis und San Francisco Eisenbahn wegen Missachtung des Gerichts, ausgedrückt durch Nichterscheinen nach erfolgter Vorladung. Da die Angeschuldigten erklärt haben, dass ihnen Missachtung ferngelegen habe und da nachträglich die volle Prüfung der Bücher gestattet ist, so wurden sie nur zur Zahlung der Kosten des Verfahrens verurtheilt, die etwa **5 000 D. (= 20 000 ℳ)** betragen!

Atchison, Topeka und Santa Fé Eisenbahngesellschaft.

Diese grosse Bahn des Südwestens breitet sich, nach dem in der „Railr. Gaz.“ auszugsweise mitgetheilten Jahresbericht für 1886 (31/12.) über die Staaten Missouri, Kansas, Colorado, New-Mexiko und Texas in einer Länge von 2 526 Meilen aus, ihre Hilfslinien, die ihr ganz oder theilweise auch angehören, haben eine Länge von 2 823 Meilen, so dass das gesammte Netz die bedeutende Ausdehnung von **5 349 Meilen oder 8 612 km** hat, mit den Endpunkten: im Osten Kansas City und Atchison; im Süden und Westen Galveston und Mexikanischer Meerbusen; El Paso am Rio Grande; Guaymas am Kalifornischen Meerbusen und San Diego am Stillen Weltmeer, somit ein gewaltiges Gebiet durchziehend und umschliessend. Während sie aber sich weithin nach Süden und Westen ausgedehnt hat, sind ihre östlichen Endpunkte unverändert geblieben, wodurch sie in sehr ungünstiger Weise von Linien abhängig ist, welche mit ihr von manchen westlich des Missouri belegenen Plätzen sich um den Verkehr mit Chicago bewerben. Dies wird sich indess binnen kurzem ändern, da die Gesellschaft bereits mit dem Bau einer Strecke **von Kansas City nach Chicago** von 450 Meilen (725 km) Länge — der kürzeste Weg —, welche durch eine genügend bevölkerte und ergibige Gegend führt und einen guten Lokalverkehr zu geben verspricht, begonnen hat. Die Verwaltung hofft bis zum Schlusse des Jahres 1887 mehr als 6 500 Meilen eigene und Hilfslinien, ausschliesslich der Bahn nach Chicago, und nach Fertigstellung der letzteren im ganzen 7 000 Meilen (11 270 km) in Betrieb zu haben.

Die eigene Bahn ist von 1874 bis 1886 von 508 auf 2 526 Meilen oder um das 5 fache angewachsen; Kapital und fundirte Schuld von 22 564 000 D. auf 110 160 550 D. oder um das 4,9 fache; die Roheinnahme von 1 250 805 D. auf 15 984 307 D. oder auf das $12^1/_2$ fache und die Reineinnahme ungefähr in gleicher Weise. Da Roh- und Reineinnahme so bedeutend stärker als die Meilenzahl sich vermehrt haben, so erweist sich die Ausdehnung der Linien als eine vortheilhafte Massregel.

Nach den Betriebsergebnissen des Jahres 1886, in welchem sich die Meilenzahl um 129 Meilen vermehrte, betrugen, wie die „Railr. Gaz.“ angibt, die Einnahmen:

	1886		Zunahme gegen 1885	
für Güterverkehr	11 100 967	D.	2	pCt.
„ Personenverkehr . .	4 026 005	„	3,5	„
„ Post- u. Expressdienst	694 406	„	3,2	„
„ Verschiedenes . . .	162 929	„	19,9	„
zusammen	15 984 307	D.	2,6	pCt.
Betriebsausgaben	8 613 911	„	3,5	„
Reinerträge	7 370 396	„	1,5	„
Roherträge für die Meile	6 604	„	1,1	„
Reinerträge „ „ „	3 044	„	—	
Prozente der Ausgaben von den Einnahmen			53,8	„

In den Betriebsausgaben sind die Staatssteuern von 492 955 D. begriffen. Den Betriebs-Reineinnahmen treten an Nettoerträgen aus Landverkäufen (347 321 Acres zum Durchschnittspreise von 2,44 D.) 1 126 652 D. hinzu. An Dividenden erhielten die Aktionäre 6 pCt.

H.

Präjudizien des Reichsgerichts.

Anspruch der Mutter aus dem Haftpflichtgesetz, wenn ausser dem, durch einen Eisenbahnunfall ums Leben gekommenen Sohne noch andere zur Alimentation verpflichtete Kinder vorhanden sind.

Aus den Entscheidungsgründen.

Die Klägerin beansprucht, weil von ihren sechs Kindern ein Sohn im Eisenbahnbetriebe des Beklagten getödtet ist, nach §§ 1 und 3 des Haftpflichtgesetzes Entschädigung wegen entzogenen Unterhalts.

Ueber den Grund dieses Anspruchs ist unter vorläufiger Ausscheidung des Streits über dessen Betrag in Gemässheit des § 276 der Civilprozessordnung ein rechtskräftiges Zwischenurtheil dahin ergangen, dass der Beklagte nach den bezeichneten Vorschriften der Klägerin wegen der Tödtung ihres Sohnes verhaftet sei.

Erst in dem jetzigen Verfahren über den streitigen Betrag des Anspruchs hat der Beklagte eingewendet, dass die Klägerin nach § 20 Theil II Titel 3 des Allgemeinen Landrechts denselben nicht gegen ihn allein erheben könne, sondern alle zu ihrer Alimentation Verpflichteten, also auch ihre fünf noch lebenden Kinder, gemeinschaftlich hätte belangen müssen, dass die erhobene Klage daher abzuweisen sei.

Die Rüge der Revision, dass der Berufungsrichter durch die mit Rücksicht auf das rechtskräftige Zwischenurtheil erfolgte Verwerfung dieses Einwandes die Grundsätze der Rechtskraft und den § 276 der Civilprozessordnung verletze, ist unbegründet.

Nach § 20 Theil II Titel 3 des Allgemeinen Landrechts müssen mehrere gleich nahe Verwandte, welche zum Unterhalt eines dürftigen Familiengliedes (also auch Kinder, welche nach §§ 251 ff. Theil II Titel 2 des Allgemeinen Landrechts zum Unterhalt ihrer dürftigen Eltern) verpflichtet sind, denselben gemeinschaftlich nach Verhältniss ihres Vermögens bestreiten.

Durch diese Vorschrift ist vor allem die Haftung der einzelnen Verpflichteten als Gesammtschuldner ausgeschlossen. Insofern sie aber zugleich anordnet, dass dieselben gemeinschaftlich belangt werden sollen (Präjudiz 1202 des Preussischen Obertribunals) schliesst sie doch nicht aus, dass unter Umständen auch eine nicht gegen alle Verpflichtete gerichtete Klage zugelassen werden darf (Striethorst, Archiv, Band 72 Seite 298).

Vergl. Koch, Kommentar, Anmerkung zu § 63 Theil II Titel 2 des Allgemeinen Landrechts am Ende;
Förster, Theorie und Praxis III § 239 zu Anmerkung 37 ff.

Selbst wenn aber nach der bezeichneten Vorschrift eine seitens der Klägerin gegen ihren verstorbenen Sohn allein erhobene Klage auf Unterhaltsgewährung von demselben hätte abgelehnt werden können, würde hieraus nicht die Befugniss des Beklagten folgen, der gegen ihn gerichteten Klage auf Entschädigung der Klägerin wegen des ihr durch den Tod ihres Sohnes entzogenen Unterhalts einen gleichen Einwand entgegenzusetzen.

Ob er hierzu befugt gewesen, oder ob auch eine ohne solchen Einwand gegen ihn allein angestellte Entschädigungsklage von Amtswegen abzuweisen gewesen wäre, kann indess unerörtert bleiben, da die Zulässigkeit derselben, wie der Berufungsrichter ohne Rechtsverletzung annimmt, durch das rechtskräftige Zwischenurtheil über den Grund des erhobenen Anspruchs bereits festgestellt ist.

Denn im Sinne der Bestimmung des § 276 der Civilprozessordnung, dass, wenn ein Anspruch nach Grund und Betrag als streitig erscheint, das Gericht über den Grund vorab entscheiden kann, ist unter dem Grunde desselben im Gegensatz zu dem Betrage nicht bloss der materielle Grund des Anspruchs, sondern auch die Zulässigkeit seiner Geltendmachung gegen den Beklagten zu verstehen.

Nachdem daher der Berufungsrichter beschlossen hatte, unter alleiniger Ausscheidung des Streites über den Betrag des Anspruchs zunächst über den Grund desselben zu entscheiden, musste er auch darüber Entscheidung treffen, ob dieser Anspruch gegen den Beklagten allein erhoben werden konnte. Letzteres ist mithin durch seinen Ausspruch, dass der Beklagte der Klägerin nach den Vorschriften des Haftpflichtgesetzes verhaftet sei, ebenfalls rechtskräftig entschieden.

Hiernach hatte der Berufungsrichter in dem gegenwärtigen Verfahren den § 20 Theil II Titel 3 des Allgemeinen Landrechts nur insoweit in Betracht zu ziehen, als er prüfen musste, in welcher Höhe die Klägerin mit Rücksicht auf die gemeinschaftliche Unterhaltspflicht ihrer sechs Kinder von ihrem verstorbenen Sohne allein Unterhalt beanspruchen konnte.

Diese Prüfung ist in eingehender Weise von ihm vorgenommen, indem er unter Erwägung aller Umstände feststellt, dass die Klägerin nur von ihren noch lebenden beiden Söhnen je 150 ℳ an jährlichem Unterhalt fordern kann, und dass ihr der verstorbene Sohn als Mitverpflichteter den gleichen Betrag zu gewähren hatte und hierzu im Stande war.

Eine Rechtsverletzung ist bei diesen Feststellungen nicht zu erkennen, der Beklagte daher mit Recht zum Ersatz in gleicher Höhe verurtheilt.

(Erkenntniss des 6. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. Januar 1887 in der Sache der verwittweten Bremser H. wider den Preussischen Eisenbahnfiskus.)

---

v. O. **Portodefraudation. Wenn Jemand eine grössere Anzahl verschlossener oder unverschlossener Briefe in ein Packet verpackt, so begeht er keine Portodefraudation, wenn er das Packet zur Beförderung durch die Post aufgibt. Wählt er ein anderes Beförderungsmittel, z. B. die Eisenbahn, so ist das Packetporto, berechnet nach dem Gewicht des Packets, das defraudirte Porto.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 1 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 beschränkt sich der Postzwang — von Zeitungen bestimmter Art abgesehen — auf Briefe; er besteht darin, dass versiegelte, zugenähte oder sonst verschlossene Briefe gegen Bezahlung zwischen Orten mit Postanstalten nicht auf andere Weise als durch die Post befördert werden dürfen (Abs. 1) und den verschlossenen Briefen gleichzuachten sind nach Absatz 3 a. a. O. unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten befördert werden, sofern nicht die im Schlusssatze von Absatz 3 bezeichnete Ausnahme zutrifft (unverschlossene Briefe, welche auf den Inhalt des Packets Bezug haben). Aus diesen Bestimmungen ist nicht abzuleiten, dass Briefe nur als Einzelbriefe der Post zur Beförderung übergeben werden dürfen. Das Postgesetz vom 28. Oktober 1871, wie das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reiches vom gleichen Tage und die das letztere theilweise abändernden Nachtragsgesetze enthalten keine Bestimmung, wonach es unstatthaft wäre, eine Mehrzahl von Briefen in einen verschlossenen Brief oder in ein verschlossenes Packet zusammenzupacken und diesen, die Einzelbriefe enthaltenden Brief oder das Packet der Post zur Beförderung zu übergeben. Was das Gesetz verbietet, ist nur die Beförderung von Briefen auf andere Weise als durch die Post; über die Modalität der Beförderung derselben durch die Post enthält es keine, diese Beförderung irgendwie einschränkenden Bestimmungen. Das bezeichnete Verbot, dessen Uebertretung § 27 des Postgesetzes unter Strafe stellt, wird daher nicht verletzt, dafern nur, gleichviel in welcher Gestalt, die Beförderung durch die Post erfolgt. Dies ist auch bei Berathung des Gesetzes über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867, welches in den hier fraglichen Beziehungen unverändert in das jetzt geltende Postgesetz vom 28. Oktober 1871 übergegangen ist, ausdrücklich anerkannt worden. Bei der Kommissionsberathung machte ein Mitglied der Kommission darauf aufmerksam, dass es vielfach Gewohnheit sei, in Packete, die zur Post aufgegeben würden, offene Briefe einzulegen. Darauf haben die Bundeskommissarien erklärt, es sei Jedermann gestattet, verschlossene und unverschlossene Briefe in durch die Post zu befördernde Briefe oder Packete einzulegen, und es ist dies von ihnen in zutreffender Weise damit motivirt worden, dass die Strafbestimmungen des damals vorgelegten Gesetzes eine entsprechende Verbotsbestimmung nicht enthalten, wie solche in dem früheren Preussischen Postgesetze vom 5. Juni 1852 § 35 No. 3 enthalten gewesen sei, die Bestimmung nämlich, dass derjenige sich strafbar mache, welcher Briefe oder andere Gegenstände, für welche ein höheres Porto zu entrichten ist, unter andere Sachen, welche nach einer geringeren Taxe befördert werden, verpackt. Ist aber, wie hiernach anzunehmen, die Beförderung einer Mehrzahl — verschlossener oder unverschlossener — Briefe in einem Packete durch die Post statthaft, dann gewährt auch weder das Postgesetz, noch die Posttaxgesetzgebung irgend einen Anhalt für die von der Revision vertretene Annahme, dass an taxmässigem Porto für ein solches Packet nicht das Packetporto . . . ., sondern das im § 1 des Posttaxgesetzes vom 28. Oktober 1871 festgesetzte Porto, und zwar dieses für jeden einzelnen der in dem Packete enthaltenen Briefe zu entrichten sei. Für die Berechnung des tarifmässigen Portos ist massgebend die Beschaffenheit der konkreten, der Post zur Beförderung übergebenen Sendung. Ist diese ein Packet im Sinne der Postgesetzgebung (Abschn. I. § 1 Postordn. v. 8. März 1879), so ist dafür, gleichviel, woraus der Inhalt desselben besteht, das für Packete tarifmässig festgesetzte Porto zu entrichten.“ (Erk. d. III. Strafsen. des Reichsger. vom 7./14. Februar 1887; Rechtspr. d. Reichsg. Bd. IX S. 116.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn. Die Eröffnung des Personenverkehrs auf unseren Linien

Weimar Sekundärbahnhof - Rastenberg und Buttelstedt-Grossrudestedt

erfolgt am 26. d. M.

Die Billet- etc. Preise sind aus unserem Lokaltarif und auf den Stationen aus den Plakaten zu ersehen.

Buttelstedt, den 23. Juni 1887. (1461)

Die Direktion.
Wunderlich.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung der Haltestelle Cziasnau. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion zu Breslau wird am 1. Juli d. J. die zwischen der Haltestelle Schierokau und dem Bahnhofe Lublinitz gelegene und von ersterer 5,4, von letzterem 10,4 km entfernte Haltestelle Cziasnau für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet werden, während dieselbe zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen nicht geeignet ist.

Berlin, den 25. Juni 1887. (1462)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

---

2. Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. treten zu den **Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes** von den diesseitigen Oberschlesischen Kohlenstationen nach den Stationen:

a) des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin etc. und
b) der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn je ein Nachtrag III,
c) der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn und
d) der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn, Güstrow-Plauer Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd (Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Gütertarif) je ein Nachtrag II in Kraft.

Sämmtliche vier Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze von einigen Kohlen-Versandstationen nach einer grösseren Anzahl Empfangsstationen, der Nachtrag III zu dem unter a genannten Tarif ausserdem erhöhte Frachtsätze von sämmtlichen Oberschlesischen Kohlen-Versandstationen nach Breslau, Märkischer Bahnhof; letztere haben erst vom 15. August d. J. ab Gültigkeit.

Druckexemplare können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 24. Juni 1887. (1463)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juli 1887 treten innerhalb des Staatsbahntarifs **Bromberg-Hannover** für den Verkehr mit der Station Hoya der Hoya-Eystruper Eisenbahn anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den Verbandsstationen zu erfahren ist.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird der Wagenladungs-Güter- und Vieh- etc. Verkehr, welcher bisher durch Frankfurt a/M.-Westbhf. (Taunus- auch Nass. Bhf.) und Frankfurt a/M.-Westbhf. (M. W. Bhf.) vermittelt worden, auf den im Westen der Stadt Frankfurt a/M. belegenen neuen Bahnhof: „Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof“ übergehen.

Für die Wagenladungs-Sendungen nach und von „Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof“ kommen die bisher für den Verkehr mit Frankfurt a/M.-Westbhf. (Taunus- und Nass. Bhf.) gültigen Tarifsätze zur Erhebung.

Der Eilgut- und Stückgutverkehr wird bis auf weiteres noch durch Frankfurt a/M.-Westbhf. (Taunus- und Nass. Bhf.) und Frankfurt a/M.-Westbhf. (M. W. Bhf.) vermittelt werden.

Bromberg, den 22. Juni 1887. (1464)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. Magdeburg. Der am 25. Juni d. J. erscheinende Nachtrag II zu dem vom 1. Januar d. J. ab gültigen Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr enthält ausser anderen Berichtigungen und Ergänzungen anderweite, gekürzte Tarifkilometer zwischen die Station Münster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg andererseits.

Abdrücke des gedachten Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. Juni 1887. (1465)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. treten zwischen der Werrabahnstation Eisenach einerseits und den Bayerischen Stationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof und Probstzella andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Stückgüter in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Meiningen, den 19. Juni 1887. (1466)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. gelangt ein neuer Theil I, Abtheilung A, der Deutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbande, enthaltend das Reglement, zur Einführung.

Da dieses Reglement auch im Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehre — Tarif für den Verkehr mit Basel und Schaffhausen vom 1. November 1886 und Tarif für den Verkehr mit anderen Schweizerischen Stationen vom 1. Januar 1887 — Geltung haben wird, so tritt damit zugleich das in der Richtung nach der Schweiz bisher noch gültig gewesene Reglement des Südwestdeutsch-Schweizerischen Verkehrs ausser Kraft.

Exemplare des neuen Theils I sind durch die Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 22. Juni 1887. (1467)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokal-Gütertarif. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen der Haltestelle Schierokau und dem Bahnhofe Lublinitz gelegene Haltestelle Cziasnau für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Wagenladungsgütern dem öffentlichen Verkehr übergeben. Für den Personenverkehr, welcher bis auf Weiteres durch die gemischten Züge 2432 und 2441 vermittelt wird und welche in Cziasnau je nach Bedarf halten, kommen zunächst nur Billets der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe. Die Tarifsätze für den Lokal - Güterverkehr erscheinen in dem an diesem Tage in Kraft tretenden Nachtrage XX zum diesseitigen Lokalgütertarife, welcher ausserdem ermässigte Frachtsätze für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen und die Entfernungen bezw. Frachtsätze der am 1. Juni d. J. eröffneten Haltestelle Schottwitz enthält, während die bezüglichen Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen in dem vom gleichen Tage ab gültigen Nachtrage II zum Lokal-Steinkohlentarife vorgesehen sind. Die in dem letzteren Nachtrage für Breslau Märkischer Bahnhof enthaltenen erhöhten Frachtsätze treten erst am 15. August d. J. in Kraft. Exemplare dieser Nachträge können, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden.

Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist die Haltestelle Cziasnau nicht geeignet.

Breslau, den 21. Juni 1887. (1468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausfuhrtarif nach den unteren Donauländern. Die Transitsätze des Tarifs vom 1. Oktober 1886 für den Export nach den unteren Donauländern, deren Gültigkeit zufolge unserer Bekanntmachung vom 28. März cr. II b 4838 vom 1. Juli cr. ab auf diejenigen Artikel und Relationen eingeschränkt werden sollte, bezüglich deren direkte Tarifsätze nicht bestehen, behalten ausserdem bis auf Weiteres uneingeschränkte Geltung für solche Sendungen, welche nach Rumänischen, an der Donau belegenen Stationen bestimmt sind

Breslau, den 21. Juni 1887. (1469)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. August d. J. n. St. ab wird die Station Altwasser des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif I B des Deutsch-Russischen Gütertarifs für Flachs, Flachsheede und Werg mit den folgenden westlichen Schnittfrachtsätzen neu aufgenommen.

	Für 100 kg
Zur Tariftabelle I.	
Ab Wirballen westlich 721 km	
à 5 000 kg	4,05 *M.*
für Flachs à 10 000 kg . . .	2,14 „
für Flachsheede und Werg à 10 000 kg	1,79 „
Zur Tariftabelle II.	
Ab Warschau westlich 572 km	
à 5 000 kg	3,24 *M.*
für Flachs à 10 000 kg . .	1,81 „
für Flachsheede und Werg à 10 000 kg	1,71 „
Zur Tariftabelle III.	
Ab Wirballen westlich 721 km	
Flachs à 10 000 kg . . .	2,05 *M.*
für Flachsheede und Werg à 10 000 kg	1,70 *M.*

Bromberg, den 18. Juni 1887. (1470)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

In dem Artikel 25 der allgemeinen Tarifvorschriften des **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge Verbands-Gütertarifs** vom 1. Juli 1881 werden unter „I. 4 c Gebrauchte Emballagen" in der ersten Zeile die Worte „leere Fässer" am 15. August d. J. gestrichen.

Von diesem Tage ab werden gebrauchte leere Fässer (auch gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer), sofern nicht die Berechnung der direkten Frachten für 5 000 kg bezw. 10 000 kg nach den für vollständige Wagenladungen bestehenden Sätzen vortheilhafter erscheint bezw. verlangt wird, an den Uebergangspunkten Aachen oder Dalheim umexpedirt.

Elberfeld, den 22. Juni 1887. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Lokalverkehr des Bezirks Bromberg,** im **Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,** sowie in den **Staatsbahnverkehren Berlin, Altona, Hannover** einerseits und **Bromberg** andererseits für die Beförderung von Reis in Ladungen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für diese Menge im Verkehr von Danzig, Neufahrwasser, Stettin, Hamburg B des Bezirks Altona und Bremen nach Mlawa trans. und Alexandrowo trans. zur Weiterbeförderung nach Russland die nachstehenden ermässigten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

von	nach Mlawa M. M. E. trans.	nach Alexandrowo trans.
Danzig lege Th. . . .	0,60	0,62
Neufahrwasser . .	0,63	0,64
Stettin	1,32	0,98
Hamburg B. . . .	2,30	1,95
Bremen	2,42	2,01
	für 100 kg	

Bromberg, den 20. Juni 1887. (1472)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Niederdeutscher Verband. Am 25. Juni d. J. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs E b (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc.) für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Stationen Blankenberg, Grevesmühlen, Schönberg, Schwerin und Wismar der Mecklenburgischen Friedrich-Franzeisenbahn andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 25. Juni 1887. (1473)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juli cr. tritt zu dem vom 1. September 1885 gültigen Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen etc. Sendungen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält zum Theil ermässigte Frachtsätze von den Kohlentarifstationen Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Leopoldinegrube, Brzezinka, neue Przemsa, cons. Wanda-,Glückauf-und Karlssegengrube, ferner direkte Frachtsätze nach den Haltestellen Kietz und Neuendorf - Friedheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg sowie nach den Stationen der demnächst zur Betriebseröffnung kommenden Neubaustrecken Posen-Wreschen und Strasburg-Soldau.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 21. Juni 1887. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bahnhof Frankfurt a/M. „Staatsbahnhof". Die nach der Bekanntmachung vom 26. April cr. in Aussicht genommene Eröffnung des Bahnhofs Frankfurt a/M. „Staatsbahnhof" für den Wagenladungs-, Güter- etc. Verkehr findet am 1. Juli d. J. bestimmt statt.

Frankfurt a/M., den 26. Juni 1887. (1475)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetz. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau. Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 49 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 29. Juni 1887.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Zu den vom 1. Oktober 1885 ab gültigen **Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Berlin** werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. die Nachträge V herausgegeben.

Dieselbe enthalten u. a.:

1. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Batenhorst, Benteler, Langenberg und Wiedenbrück des Direktionsbezirks Hannover,
2. anderweite theilweise ermässigte Anstossfrachtsätze für die Station Hoya der Hoya-Eystruper Eisenbahn,
3. Einführung einer anderweiten, jedoch erst mit dem 15. August d. J. in Kraft tretenden erhöhten Entfernung zwischen Cölbe und Rummelsburg Rangirbahnhof.

Die neuen Nachträge sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 23. Juni 1887. (1476)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juli d. J. ab treten an Stelle der durch unsere Bekanntmachung vom 9. April cr. zur Einführung gelangten Ausnahme-Frachtsätze für Bier zwischen den daselbst genannten Stationen die nachfolgenden ermässigten Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Kulmbach	München C. B.	München O. B.	München S. B.
	Mark pro 100 kg			
Hirschberg i/Schl. Dir.-Bez. Berlin				
a	2,54	3,61	3,68	3,65
b	2,23	3,14	3,20	3,18

Breslau, den 24. Juni 1887. (1477)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 1 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Ladungen von je 10 000 kg in dem vorbezeichneten Verkehre in Kraft. Derselbe enthält neben anderen Aenderungen ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Station Hoya der Hoya-Eystruper Eisenbahn, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr von Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren nach einzelnen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, welche nicht schon früher veröffentlicht sind, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 14. August d. J. in Gültigkeit. Der Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 24. Juni 1887. (1478)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Inkrafttreten von Nachträgen zu den Heften 3—6 des Verbands-Gütertarifs). Am 1. Juli d. J. tritt der 4. Nachtrag zu Heft 3 und der 1. Nachtrag zu den Heften 4—6 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die infolge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer neben den direkten Frachtsätzen zur Erhebung kommenden besonderen Zuschläge. Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Magdeburg, den 25. Juni 1887. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr des Direktionsbezirks Altona bezw. Wechselverkehr des Direktionsbezirks Altona mit den übrigen Preussischen Staatseisenbahnen und mit den Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Schwarzenbek-Oldesloe (mit der Station Trittau und den Haltestellen Möhnsen, Mollhagen und Rolfshagen) tritt für den Lokal-Güterverkehr des Direktionsbezirks Altona ein neuer Tarif an Stelle des Lokaltarifs vom 1. April 1886 nebst Nachträgen in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden für einen grossen Theil des diesseitigen Bezirks (und zwar bezüglich der Stationen östlich und südlich von Schwarzenbek einerseits und den nördlich von Oldesloe belegenen Stationen andererseits) nicht unwesentliche Frachtermässigungen infolge der mit Eröffnung der Strecke Schwarzenbek - Oldesloe verbundenen Wegkürzung herbeigeführt. Auch werden durch den neuen Tarif Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Strecke Schwarzenbek - Oldesloe untereinander bezw. mit den übrigen Stationen des diesseitigen Bezirks erstellt. Die Station Trittau und die Haltestellen Möhnsen, Mollhagen und Rolfshagen sind für die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern eingerichtet; bezüglich des Güterverkehrs ist die Haltestelle Rolfshagen vorläufig auf die Abfertigung von Wagenladungen beschränkt.

Der neue Tarif kann von dem Einführungstage ab zum Preise von 1 ℳ pro Exemplar durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden. Bis zu diesem Zeitpunkte ertheilt auf Verlangen unser Tarifbüreau hierselbst Auskunft über die Höhe der Tarifsätze u. s. w.

Von dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzenbek - Oldesloe ab können von und nach Möhnsen, Mollhagen, Rolfshagen und Trittau auch nach und von den Stationen der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen, sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn Gütersendungen direkt abgefertigt werden. Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze wird von dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzenberg-Oldesloe bis zur Herausgabe der noch im Druck befindlichen Tarifnachträge u. s. w. seitens der in Betracht kommenden Stationen auf Verlangen Auskunft ertheilt.

Altona, den 25. Juni 1887. (1480J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 10. Juli d. J. treten für die Gütertarif-Hefte 4 und 12 des **Westdeutschen Verbandes** weitere Nachträge in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu einbezogene Station Schlierbach, sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 11 für Getreide etc. und Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Dieselben können auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Juni 1887. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den vom 1. März 1886 ab gültigen **Staatsbahn-Gütertarifen Hannover** bezw. **Oldenburg-Breslau** werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. die Nachträge III herausgegeben.

Dieselben enthalten u. A.

1. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen bezw. Haltestellen Cziasnau des Direktionsbezirks Breslau, sowie Batenhorst, Benteler, Langenberg und Wiedenbrück des Direktionsbezirks Hannover,
2. Ausnahmefrachtsätze für Eisendraht und Drahtwaaren zur Ausfuhr seewärts im Verkehr von den Oberschlesischen Hüttenstationen nach den Elb- und Weserhäfen,
3. anderweite, theilweise ermässigte Anstossfrachtsätze für die Station Hoya der Hoya-Eystruper Eisenbahn.

Die neuen Nachträge sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 23. Juni 1887. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Der am 15. März d. J. in Kraft getretene Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Pflastersteinen und Steinschrotten in Wagenladungen von 10 000 kg von Montzen-Moresnet nach Aachen findet vom 1. Juli d. J. ab auch auf

„Bruch- und Bausteine, roh behauen, Basaltsteine, Steinplatten (ausschliesslich Marmorplatten), gefugt und abgeflächt, auch abcharirt, bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen,

ferner auf Schwellen und Stufen,
sowie auf Sand“
Anwendung.

Köln, den 27. Juni 1887. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis 15. Juni 1888 (inkl.) in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Udwitz Görkau	0,49 M.

Der Frachtsatz für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz versteht sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr.

Wien, im Juni 1887. (1484)
Die Betriebsdirektion.

Petroleumverkehr aus Russland. Einführung eines neuen Tarifes. Mit dem 1/13. Juli a/n. St. 1887 gelangt ein neuer Tarif für Mineralöle, als: Kerosin, Petroleum, Naphtarückständen und rohes Naphta bei vollen Wagenladungen in Fässern oder Cysternenwagen von den Stationen Odessa Naliwnaja, Odessa-Port und Odessa-Tawarnaja nach Stationen der Carl Ludwigbahn, Lokalbahn Jaroslau-Sokal, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mähr.-Schlesischen Centralbahn zur Einführung.

Die in diesem Tarife angegebenen Frachtsätze „ad b) vom Schnittpunkte bis zu den oben genannten Oesterreichischen Stationen“ haben bis zur Einführung eines bezüglichen speziellen Tarifes auch auf solche Sendungen von Kerosin etc. Anwendung, welche ab Soljanaja-Pristau, Station der Grjasi-Zarizyn Eisenbahn via Orel-Kursk-Kiew-Woloczysk in Podwoloczyska anlangen und daselbst zur Weiterbeförderung gelangen.

Durch den obigen Tarif wurden aufgehoben:

a) der Spezialtarif für Mineralöle von den Odessaer Stationen nach Woloczysk transit vom 25. Mai a./6. Juni n. St. 1886;

b) der Spezialtarif 7 für Kaukasisches Petroleum etc. in dem am 1. Mai 1886 aufgehobenen Tarife für den Südwestrussisch-OesterreichischenEisenbahnverband vom 20. März a./1. April n. St. 1884, welcher bis nun zu noch in Gültigkeit war.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Bahnen und Verbandstationen zu haben.

Wien, den 22. Juni 1887. (1485)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten
Bahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Saisonbillets. Die im Tarife für die direkte Personenbeförderung von und nach den Nordseebädern Borkum, Norderney, Langeoog, Spickeroog und Wangeroog vom 15. Juni l. J. enthaltenen Fahrpreise für Saisonbillets von Wien Nordwestbahnhof nach Norderney werden bis auf Weiteres aufgehoben.

Wien, am 23. Juni 1887. (1486)
Die Generaldirektion.

3. Lieferfristen.

Mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten werden im Verkehr mit den Stationen der Rhene-Diemelthalbahn über Bredelar bei Berechnung der reglementsmässigen Lieferzeit Sonn- und Festtage nicht mitgezählt; ausserdem tritt für die in Bredelar erforderliche Umladung der Güter eine Zuschlagsfrist von einem Tage ein.

Elberfeld, den 20. Juni 1887. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion.

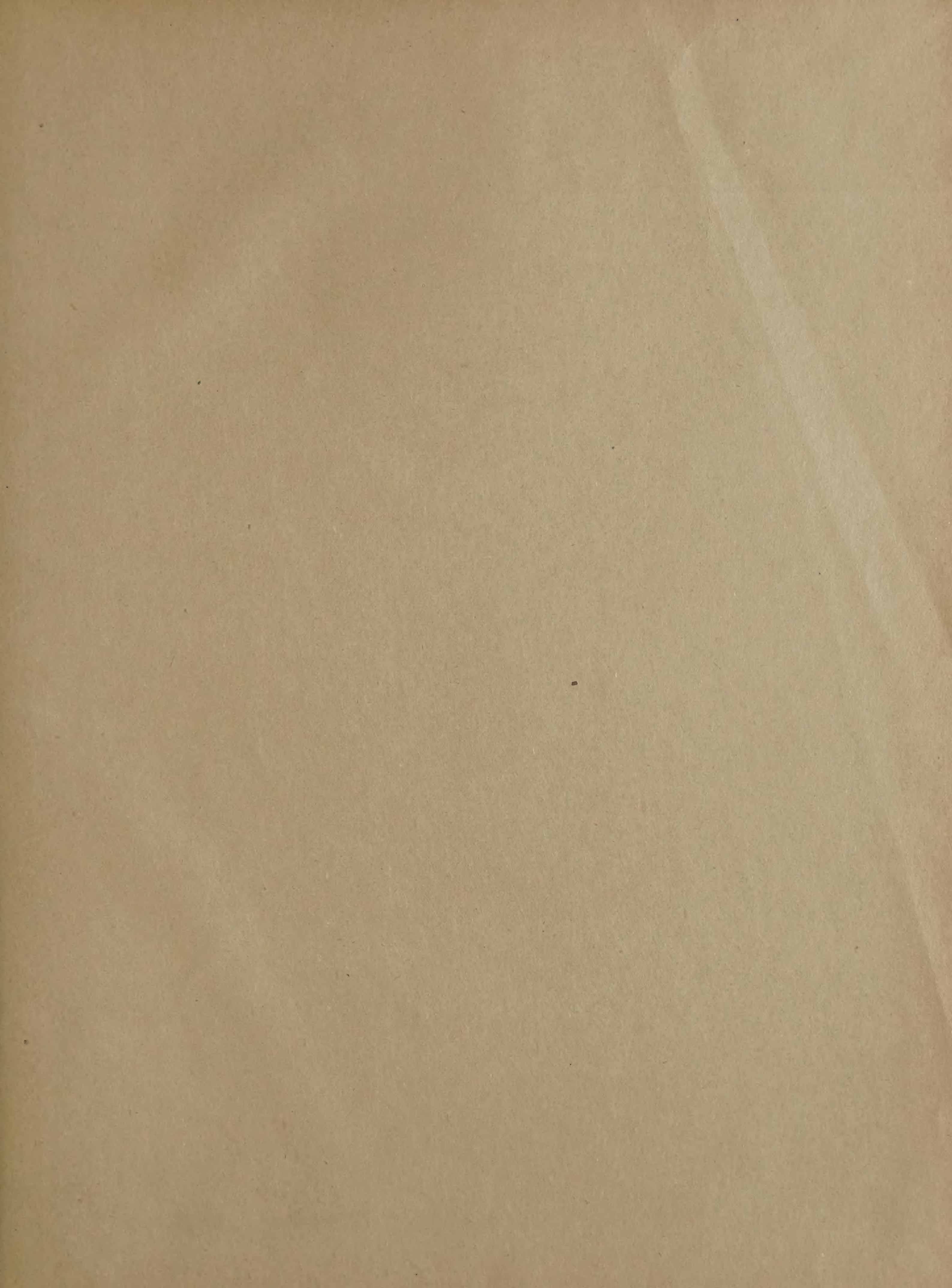
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

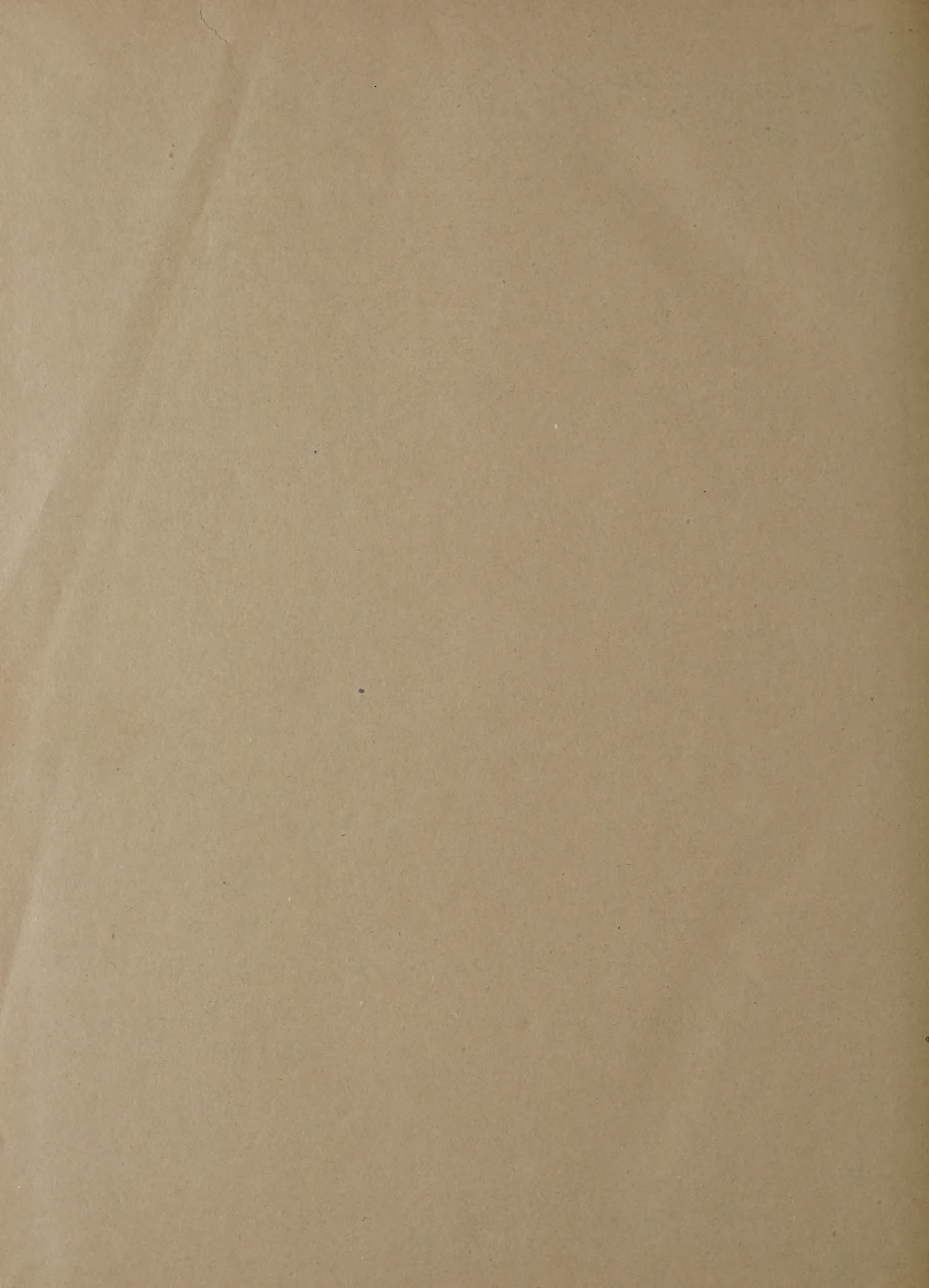
Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahn I. und II. Emission, der Schleswigschen Eisenbahn und der Berlin-Hamburger I. und III. Emission. Die am 1. Juli 1887 fälligen Zinskoupons zu vorbezeichneten Prioritätsobligationen werden bereits vom 24. Juni d. J. ab nach den näheren Bestimmungen unserer Bekanntmachung vom 11. Juni d. J. eingelöst.

Altona, den 23. Juni 1887. (1488)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.






CoLibrì
COVER SYSTEM ®
Made in Italy


06-13 BIG
8 032919 991855
www.colibrisystem.com


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151785